114

(عدد خاص بالنقل والمواصلات)

الاقتصاديات العربية

مجلة اسبوعية تبحث

في الشؤون التجارية والمالية والزراعية

والصناعية في جميع الاقطار العربية

تصدرها

شركة المطبوعات العربية المحدودة

يشترك في تحريرها وموآزرتها نخبة من مفكري

الاقطار العربية

رؤساء التحرير : فؤاد صالح سابا بكلوريوس تجارة وعضو في جمعية المحاسبين وفي الجمعية الاقتصادية الملكية.

(المحرر المسؤول)

عادل جبر ، اقتصادي

المدير : توفيق فرح

مكتب الادارة : القدس . فلسطين . بناية جمعية التوراة

صندوق البريد ٢٦٨ — تلفون رقم ٢٩٥

الاشتراك السنوي :

جنيه فلسطيني واحد في فلسطين وشرقي الاردن

و جنيه ومئتا مل او ٢٤ شلنا في باقي الاقطار



السنة الثانية العدد ١١ و ١٢ ٢١ آذار ١٩٣٦ ٢٧ ذي الحجة ١٣٥٤

مطبعة بيت المقدس ، القدس

Dr. Thon,
Palestine Land Devlpt. Co.
P.O.B. 456,
Jerusalem.

عدد خاص بالنقل والمواصلات

فهرس مواضيع العددين الحادي عشر والثانى عشر

صفحة

١ المواصلات ووسائلها الحديثة

٥ الطرق في فلسطين وبرنامج تحسينها : لاحد مديري شركات النفط الكبرى

٧ المطاط الاصطناعي

٩ وسائل النقل في فلسطين

١١ من نيويورك الى سان فرنسيسكو — قنطرة فوق بحر المانش

١٣ خطوط شركة مصر للطيران

١٤ عجلات الكاوتشوك للسيارات : ارشادات فنية بقلم السيد ال . لند ، احد اصحاب محل لند وحلبي

١٦ الطيران المدني

١٨ السيارات المصنوعة في بلاد الانكليز

٢٠ السكك الحديدية في مصر

٢١ النقل والمواصلات في العراق : من تقرير الملحق التجاري البريطاني في بغداد .

٢٢ اهمية الزيت في محرك السيارة

٢٣ القناة الجديدة بين غزة والعقبة

٢٣ صناعة السيارات في الولايات المتحدة

٢٤ اجور ركاب الدرجة الثالثة في السكك الحديدية

٢٥ تنظيم السكك الحديدية بفلسطين

٢٦ وسائل النقل في المانيا — السيارات في سوريا ولبنان

٢٧ مراكز تصفية النفط في العالم

٢٨ كوين ماري — مطارات لولبية للطيارات

٢٩ الطيارات تجعل الشرق والغرب جيراناً

٣٠ قناة السويس — شركات بريطانية تطلب وكلاء لها في فلسطين

٣١ توفر اسباب الراحة في الطائرات — انتشار التلفون في السويد — تسجيل شركات

٣١ سوريا ولبنان : ايراد السكك الحديدية — حركة البواخر — طريق دمشق بغداد .

٣٢ الطيارات التركية — انشاء طرق في الحجاز — مشروع مصفى النفط في العراق

الاقتصاديات العربية

رؤساء التحرير :
فؤاد سابا : بكلوريوس تجارة وعضو في جمعية المحاسبين وفي الجمعية الاقتصادية الملكية (المحرر المسؤول)
عادل جبر : اقتصادي
المدير :
توفيق فرح

تصدرها اسبوعيا شركة المطبوعات العربية المحدودة

تبحث في الشؤون التجارية والمالية والزراعية والصناعية
للاقطار العربية خاصة وللعالم عامة ويشترك في تحريرها
ومؤازرتها نخبة من مفكري البلاد العربية

ترسل المكاتبات بعنوان :
ادارة مجلة الاقتصاديات العربية
صندوق البريد ٢٦٨ القدس
تلفون رقم ٢٩٥ القدس
الادارة :
بناية التوراة . شارع يافا . القدس

السنة الثانية العدد ١١ و ١٢ في ٢١ آذار (مارس) ١٩٣٦ و ٢٧ ذي الحجة ١٣٥٤

المواصلات ووسائلها الحديثة

ليس بخاف ما للمواصلات ، وتنمية وسائلها ، وتحسينها من حيث السرعة وتوفير اسباب الطمأنينة للراكب ، من الفوائد العظيمة في نشر الحضارة والعمران واسعاد الانسان لذلك اقدمنا على تخصيص هذا العدد من صحيفة (الاقتصاديات العربية) للبحث فيما وصل اليه العالم المتمدن من ترقية الشؤون المتعلقة باساليب النقل المتنوعة التي اهتدى اليها العقل البشري في هذا المضمار .

ونحن اذ نطرق هذا الموضوع نرمي الى الاستفادة من شتى الوسائل والمخترعات التي ذللها الغربيون ، واستخدموها في امورهم الخاصة والعامة ونشرح للناهضين من ابناء الشرق ما قد يعزب عن بالهم الانصراف الى استثماره من المشاريع المهمة في هذه السبيل .

وقد تنبه الشرق الادنى الى اهمية المواصلات فشرعت اقطاره المختلفة تتبارى في انشاء الطرق عامة وانتقاء خير الوسائل لوصلها بغيرها من الاقطار الاخرى لئلا تبقى بمعزل عن العالم الراقي فيعتريها الجمود والانحطاط او تقع في هوة من البؤس والشقاء ليس لها قرار .

فالامم العريقة بالحضارة اليوم هي التي تتصل باطراف المعمورة باسرع وقت واهون سبيل . وهي التي تسبق غيرها الى بيع منتجاتها الصناعية وحاصلاتها الزراعية في الاسواق النائية فتعود بالربح الجزيل والمال الوفير .

وهي هي التي تشق بسككها الحديدية الارض فتنهبها نهبا ، وتخترق باساطيلها التجارية البحار والانهار ، وتقطع بطائراتها اجواز الفضاء . وتسلك بسياراتها السهول والوهاد والانجاد ، تقل المسافرين ، وتنقل البضائع من اقصى اطراف الدنيا جيئة وذهابا باسرع وقت واقل كلفة واوفر راحة .

تاريخ المواصلات : اول ما استعمل الانسان من الطرق ،

ما خطه له الحيوان في تنقلاته السابقة ، فكان اذا خرج للقنص او الصيد اهتدى في سيره بالاثار التي تتركها اقدام الدببة او الفيلة او غيرها من الضواري . ثم شرع يمهد تلك الخطوط ويوسعها ، ويذلل مرتفعاتها ، ويرفع منخفضاتها حتى اذا نال قسطاً من المدنية أقبل على بناء الجسور وخرق الانفاق ، واقامة الصوى [1] ، ووضع الحدود .

ولم يلبث الانسان ان فطن للاستفادة من مجاري الانهار وشواطىء البحيرات والبحار فصنع الارماث والاطواف [2] والزوارق والسفن ليستعين بها على التنقل من عدوة الى عدوة ، ومن ساحل الى ساحل فتحمله هو واثقاله الى مسافات شاسعة في طلب الرزق والصيد . فكان ذلك فاتحة عهد الملاحة البحرية التي وصلت الى ما وصلت اليه في عصرنا الحاضر وادت خدمات جليلة في جميع مرافق الحياة .

السكك الحديدية : وقد ساير تحسن طرق المواصلات ارتقاء المدنية في جميع ادوارها فبينما كان البشر يمتطون ظهور الابل والحمير والخيل والبغال والفيلة والوعول (الرنة) والزوارق ذات المجاذيف او الاشرعة في البحر والنهر ، للتنقل من جهة الى اخرى او لحمل اثقالهم وايصالها الى الاسواق البعيدة ، اذا بهم يهتدون في القرن التاسع عشر الى اختراع السكك الحديدية تسير فوق قضبانها القطر البخارية منذ عام (١٨٣٠) في انكلترا ، فاميركا ، ففرنسا (١٨٣٨) وغيرها من البلاد الناهضة الاخذة باسباب الحضارة .

(١) الصوى جمع صوة وهي حجارة تحمل ارقاماً تدل على مسافات الطرق وابعادها . (٢) الرمث خشب يضم بعضه الى بعض ويركب في البحر والطوف مثله الا انه من قرب منفوخة .

وقد كانت الخطوط الحديدية في اوربا سنة ١٨٤٠ نحو ٣،٠٠٠ كيلو متر نصفها في انكلترا ، فاصبحت سنة ١٩١٣ اكثر من ١،١٠٥،٠٠٠ كيلو متر اي ما يعادل عشرين ضعفاً لطول محيط الكرة الارضية . وتقدر الزيادة السنوية للسكك الحديدية بنحو ٢٥،٠٠٠ كيلو متر في جميع انحاء العالم .

فاذا صح هذا التقدير ، يكون مجموع الخطوط الحديدية المنتشرة في القارات الخمس اكثر من مليون ونصف المليون من الكيلو مترات .

وهاك جدولا يبين توزيعها بحسب احصاء عام عمل قبيل الحرب الكبرى :

القارة	كيلو متر	القارة	كيلو متر
اوروبا	٣٤٧،٠٠٠	آسيا	١١٠،٠٠٠
اميركا الشمالية	٤٨٤،٠٠	افريقيا	٣٣،٠٠٠
اميركا الجنوبية	٨٦،٠٠٠	استراليا	٣٥،٠٠٠

وقد بلغت الزيادة حدها الاقصى في أوربا ، وهي لا تزال مطردة في اميركا والمنتظر أن تتسع شبكة السكك الحديدية اتساعا كبيراً في الاقطار الاخرى .

ومع ان القطار كان في ابان ازدهاره ، اعظم منافس لجميع الوسائل القديمة للمواصلات ، لما يتوفر فيه من اسباب الراحة والسهولة والسرعة والرخص ، فانه لم يقض عليها قضاء مبرماً . فكل ما حدث لا يتعدى التحول عن بعض الطرق الى غيرها ، وهجر استعمال الوسائل النقلية التي لم تعد صالحة لقطع المسافات الشاسعة ، وقصرها عَلَى بعض

الامكنة والجهات القريبة .

البواخر : كانت السفن قبل اختراع الآلة البخارية[١] تسير اما بالمجذاف يديره ذراع مفتول واما بالشراع تدفعه الريح متى هبت وكانت رخاء . وفي كلتا الحالتين كانت الملاحة مقيدة بقيود ثقيلة وشروط صعبة ، حلها منها البخار والآلات المحركة التي تسير بقوته . وهكذا انتهت مأساة الملاحين الذين كانوا يسلكون بالسلاسل عبيداً ارقاء لتسيير المراكب كما كانت الحال في القرون الاولى، لا سيما في عصر الغارات والقرصنة . وهكذا سيطر الانسان على السفن يوجهها بقوة البخار اني شاء ومتى شاء سواء أساعدته الريح أم عاكسته .

وساعد استكشاف الفحم الحجري على ادخال تحسينات جمة في الصناعات لا يزال اثرها بارزا في السفن البخارية والقطارات وغيرها مما يدار ويدفع بالمراجل والماكنات حتى أصبحنا نرى من البواخر مدناً عائمة تحتوي على جميع ما يحتاج اليه الناس من اسباب الراحة والرفاهية كالغرف المفروشة ، والقاعات الفخمة والحدائق المعروشة وما الى ذلك من وسائل التسلية واللهو مما جعل الاسفار ضرباً من النعيم المتنقل يهرع اليه كل مكدود الطبع والذهن والجسم، انتجاعا للصحة ، والراحة ، و (التفرج) على بلاد الله الواسعة ، فضلاً عن قضاء الاعمال ودرس الاحوال .

وفطن المتمولون واصحاب الشركات البحرية الى هذه المزايا فطفقوا يتبارون في بناء افخم السفن واضخمها لجذب السياح لركوبها ومخر المحيطات عليها فكانت مورداً عظيما للكسب لا يزال يغري اصحابها بالتنافس فلا تبني المعامل الالمانية سفينة حتى تنبري المصانع الفرنسية الى بناء اخرى تفوقها فيحرك ذلك همم دور الصناعة الانكليزية فلا تلبث ان تنزل الى البحر باخرة تتفوق على الجميع وهكذا دواليك.

ولما عثر المنقبون على زيت البترول وشاع استعمال النفط اقبل رجال الملاحة على استخدامه في السفن وقوداً فكان ذلك مدعاة الى زيادة التحسين والترقية بحيث اصبحت هذه السفن انظف وأسرع واقل كلفة واخف حملاً وارخص اجراً .

السيارات : ومن آثار استكشاف النفط ان السيارة، وقد كانت في بدء ظهورها لعبة اثارت فضول الناس زمناً يسيراً، اخذت تتطور من شكل الى آخر، وتستدعي الاهتمام الى خطرها في الحياة الاقتصادية ، وما يمكن ان تؤديه الى البشر من الخدم العظيمة اذا هم احسنوا الاستفادة منهـــا واصلحوا شأنها فلم تلبث على صغر حجمها ان هاجمت القطار العظيم ، هجوماً عنيفاً بفضل سرعتها المتزايدة، وخفة مؤونة وقودها ، ومرونتها ، وحرية حركتهـا وقلة نفقاتهـا المتناقصة[١] ، وبخس اجورها في بعض المواصلات. وسرعان ما ذاع صيتها وعم استعمالها فانصرف كثير من الناس عن السفر بالقطار لا سيما ركاب الدرجة الاولى ورواد اماكن

(١) مخترعها جيمس واط (١٧٣٦– ١٨١٩) المهندس الاسكتلندي

(١) كان غالون البنزين في انكلترا يباع بنحو ٣ شلنات في سنة ١٩٢١ فاصبح سعره لا يزيد على شلن ونصف الشلن بما في ذلك الضريبة البالغة ٨ بنسات على كل غالون .

النزهة واصحاب الاعمال الكبيرة الذين تضطرهم اشغالهم الى كثرة التنقل فاصبح هؤلاء يؤثرون اقتناء السيارات الخاصة لما لها من المزايا التي لا تتوافر في القطار. وكذلك كان شأن السيارات العامة (اتوبوس) التي شاع استعمالها في التنقلات المحلية، والاسفار القصيرة والمواصلات المتقاطعة، خصوصاً حيثما تكون المحطة بعيدة عن المكان المقصود اليه، وسفرات القطار غير منظمة او طويلة الفترات بين السفرة والسفرة.

وزاحمت السيارة القطار في حمل البضائع والاثقال ونقلها من مكان الى آخر اذ توصل البضاعة من المصنع الى المخزن، من بلد لآخر، دفعة واحدة دون ان تكلف التاجر نفقات تذكر في سبيل نقلها مرات متعددة بوسائل مختلفة. واهتمت الحكومات بفتح الطرق الرئيسية بين امهات المدن، والفرعية في المدن والقرى نفسها فلم تأل في توسيعها وتمهيدها وطليها بالقار جهداً حتى ان بعضها انشأت طرقاً خاصة بالسيارات للنزهة فقط (اوتوستراد) Autostrade وهي ذات خطين متوازيين احدهما للذاهب والآخر للآيب لا ترى عليها من مزعجات السير والسرعة شيئاً وذلك لجذب السياح اصحاب السيارات الخاصة الذين يودون ان يرخوا العنان لتلك السيارات باقصى سرعة فلا يعوقهم عائق، وبذلك تستفيد البلاد من هؤلاء المترفين اموالا وفيرة.

الطائرات: كانت الطائرة في بدء عهدها أداة مغامرة وبطولة ظهرت مزاياها إبان الحرب العظمى اذ استعملت للاستكشاف، فالقاء المفرقعات على الاعداء، نجدة المحصورين من الجنود. ولما وضعت الحرب اوزارها شاع استعمالها في كثير من مرافق الحياة كالاسفار ونقل البريد، وحمل ما خف وغلا من العروض كالذهب والحلي وغيرها. وهي الآن اصبحت تنافس السيارات بله القطارات والبواخر في تقريب المسافات وحمل الركاب حتى ان بعضهم يفكر اليوم في استعمالها لشحن رخيص البضائع وخسيس المعادن استغناء بها عن جميع وسائل المواصلات الحالية، اذ تمتاز عليها كلها بسرعتها المتزايدة يوماً عن يوم حتى بلغ معدلها ١٤٠ ميلا في الساعة الواحدة. وقد ادخل على آلاتها من التحسين ما جعلها تتصرف بطبيعة الطرق تصرفاً سهلاً هيناً بحيث اضحت تخترق البر والبحر رأساً.

وقد اثرت الملاحة الجوية على احوال السكك الحديدية والسفن البخارية، كما اثرت السيارات عليها من قبل. فعاد ذلك التأثير على وسائل المواصلات بأجل فائدة كما سيأتي:

نظرة للمستقبل: ومهما يكن من امر مزاحمة الطائرات والسيارات للقطر والبواخر فليس من المتوقع ان تقضي تلك على هذه كما يظن بعضهم او ان مستقبل البواخر والسكك الحديدية مظلم فيجب الاقلاع عن مد خطوط، او بناء سفن جديدة لما يستلزم ذلك من الاموال الطائلة التي لا يأتي انفاقها بفائدة ما. نعم ان كلفة انشاء الكيلو متر الواحد من السكك الحديدية قد بلغ قبيل الحرب في كل من: انكلترا ٦٩٤،٠٠٠ فرنك ذهب، وفرنسا ٤٠٦،٠٠٠ فرنك والمانيا ٣٧٠،٠٠٠ فرنك، والولايات المتحدة الامركية

الطرق في فلسطين وبرنامج تحسينها

لاحد مديري شركات النفط الكبرى

ان مسألة تحسين المواصلات في البلاد بواسطة الطرق السلطانية وتنظيم تعهدها ، تعد اليوم في مقدمه المساعي العمرانية التي تقوم بها الحكومات من الوجهة الاجتماعية والاقتصادية معاً. وتوسيع مشروع الطرق في فلسطين حاجة رئيسية تقتضي مهارة فائقة في التنظيم ويجب ان يكون لادارة هذا المشروع خطط توضع بدقة تامة، وهذه النقطة ، اي ادارة مشروع الطرق في المستقبل ، هي التي سنقصر البحث عليها في هذه المقالة .

عنيت الحكومة في السنوات العشر الماضية في فلسطين بتعبيد طرقات تصل المراكز الرئيسية بعضها ببعض ، حتى صرنا نرى اليوم في البلاد شبكة من الطرق السلطانية المنظمة وهي تستوجب تعهداً مستمراً دقيقاً عدة سنوات اخرى . ومع هذا فانا لانزال نرى طرقاً كثيرة لم تتناولها يد الاصلاح بعد، وينتظر ان تشتد حركة النقل عليها في المستقبل القريب على نسبة التقدم المطرد للحركة التجارية العامة. وهذه الطرق التي لا تفضل على الدروب الطبيعية بشيء كثير تعد عثرة كبيرة في سبيل اضطراد العمران المحلي فضلا عن انها تعوق حركة السياحة في وقت يجب فيه الاهتمام بتوفير الاسباب لنموها ، والطرق الحسنة تعتبر في مقدمتها . ومن هذه الطرق ما يتعذر السير فيها في فصل الشتاء ، فما ينفق على اصلاحها في الصيف يذهب سدى فالمصلحة تقضي بوجوب الاهتمام سريعاً باصلاح هذه الطرق اصلاحا وافياً . واذا تم ذلك لا تقصر الفائدة على الفلاح بتسهيل السبل امامه لنقل محصولات ارضه خلال السنة بطولها بل تتناول السكان عامة بتخفيض الضرائب على نسبة تخفيض المخصصات السنوية لتسوية هذه الطرق تسوية موقته لافائدة منها . وجدير بالذكر هنا ان الحاجة الى اصلاح هذه الطرق اشد منها الى اصلاح الطرق عند ضواحي المدن الكبيرة وخصوصاً القليلة السكان منها .

وتقدير الحكومة لاهمية مشاريع الطرق ثابت من اتساع الخطط الموضوعة لمثل هذه المشاريع . خذ مثلا اهتمامها بمشروع طريق رام الله — لطرون ، وطريق جنين — حيفا التي ينتظر اتمامها قريباً

١٩٣،٠٠٠ فرنك عدا نفقات تعهدها ، وتجديد ادواتها وآلاتها وغير ذلك . غير ان كل هذا لا ينقص من اهمية البواخر ، والسكك الحديدية وقيمتها العمرانية والاقتصادية والاجتماعية فهي من اصلح الطرق واثبتها . وانتشارها اعظم مساعد على مكافحة الغلاء بما تؤثر في اثمان البضائع والحاصلات الغذائية وغيرها فتحدث الرخص والرخاء .

وحسبنا من مزاياها نقلها الاثقال بكميات كبيرة لمسافات شاسعة .

وانما المنتظر ان تستمر المنافسة الصالحة بين كل تلك الوسائل فيسعد البشر بما يتم فيها من الاصلاح والتحسين. وسيطلع القارىء في هذا العدد الخاص ، على طائفة من الاخبار تدلنا على مبلغ جهود المشتغلين بهذه الوسائل وما وصلوا اليه من ترقية وتحسين في جميع فروعها ومناحيها فتتكون لديه فكرة عنها نرجو ان تكون نافعة للبلاد والعباد .

وهناك شاهد آخر اهم مما مضى هو طريق يافا — حيفا الممتد على الشاطيء . على ان عمل في هذا الطريق بطيء جداً ، وهو امر مؤسف وخصوصاً لأن هذه المنطقة مشهورة بكثرة بياراتها والمصلحة تقضي ان تكون متصلة بميناء حيفا و يافا بطريق عامر سهل . و واضح ان السكة الحديدية كانت اعجز من ان تفي بحاجات تجارة البرتقال وقد تعطل الشحن في السنوات الماضية غير مرة ، وقد لا يسهل حل مشكلة شحن الاثمار الحمضية بصورة وافية الا بعد تعبيد هذه الطريق بين يافا وحيفا وانهائها على احدث طراز وا كمله . ولا يخفى ما يكون لهذه الطريق من الفائدة للثمر اذ يقل تداول الايدي له لتيسر نقله عندئذ من البيارة الى جانب مرسى السفينة في يافا ،او حيفا وهو الافضل لخلوها من من اغلب صعوبات الشحن القائمة اليوم في يافا عدا ما في ذلك من الاقتصاد في الوقت .

وسيكون لهذه الطريق طبعا شعاب تصلها بمناطق البيارات البعيدة عنها لتسهيل النقل من البيارة الى الميناء وضمان السرعة مع الاعتدال في اجور النقل .

وانشاء مثل هذه الشعاب لوصل مناطق البيارات بالسكة الحديدية قد يكون له فائدة ايضاً . ولكن الواقع ان حكومة فلسطين لم تقم بعمل ما في كلتا الجهتين مضحية بذلك مصلحة صناعة وطنية ثابتة ، اذا جاز لنا ان نسمي شحن الثمر صناعة ، وهذا ما يوجب على اولي الامر ان يعنوا به عناية مستعجلة .

ومع ذلك فبرنامج الحكومة لجهات اخرى في البلاد اكثر رجاء من سابقه اذ يضمن تنفيذ مشروع ذي اهمية وهو تعبيد طريق تمتد من محلة سلمه في منطقة يافا ، الى المطار الجديد في اللد . والمأمول انهاء هذه الطريق في اواخر السنة الحالية . ومتى تمت تخلص سائقو السيارات من السير في الطريق الحالية ، طريق يافا — القدس ، عن بيت دجن المحفوفة بالمخاطر ، فيتجنبون ايضاً السير في الطريق المرعبة ، طريق يافا — غزة ، وطريق يافا — الرملة اللتين تزدحم بهما السيارات والعربات ، اذ يجدون امامهم طريقاً امينا مريحاً مزفتاً و ينتظر تمديد هذه الطريق في المستقبل عن الجهة الشرقية من اللد فتتصل بطريق القدس فتقصر عندئذ المسافة بين يافا والقدس قليلا .

ومما يجب الاهتمام به ، زيادة على ما اشرنا اليه ،مجاراة لاتساع حركة النقل بين القرى ، تعريض الطرق السلطانية المهمة وخصوصاً تلك المتفرعة من يافا .

وهناك ما يحملنا على الاعتقاد ان الحكومة ستتخذ قاعدة بعيدة المدى في ترقية وسائل النقل في فلسطين ، وفي المحافظة على مصلحة القطار والسيارة معاً ومراعاة مطالب كل منهما على حدسواء ليتاح لهما تقديم اعظم خدمة ينتظرها الجمهور منهما .

ولا يجوز لنا ونحن منهمكون في قضية طرق فلسطين الداخلية ان تفوتنا الاشارة الى قضية مهمة جدا وهي قضية الطرق الخارجية التي يجب ان تربط فلسطين بجاراتها العربيات كالعراق وسوريا ومصر . فاذا اتصلت تلك البلاد بها بطرق عامرة ، تنال فلسطين فوائد مادية جسيمه نظرا لكونها محور الصناعة للبلاد الواقعة على الشاطيء الشرقي للبحر المتوسط .

اما الطرق المعبدة المتصلة بشرقي الاردن فمنها طريق سمخ جسر المجامع — اربد في وادى الاردن ، وطريق اريحا — السلط عمان ، وهي ليست بعد كما يجب ان تكون والعمل على عمارتها لا يرجح ان يكون سريعاً ولذلك فالسفر الى بلاد شرقي الاردن لايزال شاقاً متعباً وخصوصاً في فصل الشتاء مما يوجب استعمال السيارات المشهورة بمتانتها وقوتها .

ولا ننكر ان هناك طرقاً عامرة جيدة تصل فلسطين بسوريا اما عن جهة الجاعونه ، واما عن جهة الناقورة ، ولكن الفوائد الحقيقية المرجوة من هذه الطرق لا تنال الا بعد تعبيد طريق في وسط صحراء سيناء تمتد من السويس الى بئر السبع ومنها الى القدس . وبذلك يسهل على مئات السياح القادمين من مصر ، وبينهم المصريون انفسهم

ان يجتازوا فلسطين براحة تامة ثم يتوجهون منها الى لبنان . ومع ان جانب هذه الطريق من السويس قد عمر قليلا، وتحسن ايضاً جانب من الطريق الواقعة جنوبي بئر السبع ، الا ان السفر بين القاهرة والقدس لا يزال فيه شيء من المغامرة . وعبثاً تحاول تشويق السياح الذين يسافرون بالسكة الحديدية طمعا بما فيها من وسائل الراحة او بطائرات شركة مصر اليومية رغبة في سرعتها ، الى السفر بالسيارة عن طريق الصحراء وهي في حالتها الحاضرة الشاقة وخصوصاً ان كلفة السفر فيها لا تقل كثيراً عن كلفة السفر في القطار او الطائرة .

والنتيجة ان الطرق في فلسطين بحاجة الى ما يلي :

١) الاسراع في تعمير الطرق السلطانية المعبدة والممتدة من المدن الى القرى تعميراً وافياً فلا يثور لها غبار صيفاً ولا يتجمع فيها وحل شتاء وان يكون ما ينفق على اصلاحها موازيا لما ينتظر لها من اتساع حركة النقل .

٢) القيام فوراً بتوسيع مدى طرق المواصلات الموجودة اليوم بين فلسطين وجاراتها العربيات لان الحاجة التي تقتضي اتصالنا بهن تزداد اهميتها باطراد مستمر .

وجدير بنا ونحن نطالب باتباع هذه السياسة للطرق ان نشير الى حقيقة راهنة وهي ان الزيادة في الوارد الى خزينة الحكومة من وراء الضرائب المفروضة على البنزين وعجلات المطاط والسيارات وما يتبعها ، جسيم جداً بالنسبة الى ما تنفقه الحكومة على انشاء الطرق وخصوصاً الطرق المعبدة في الزمن الاخير ، ليس لان فتحها ورصفها وتجهيزها قد تم بموجب المبادىء الحديثة في فن هندسة الطرق وحسب، بل لما ادخل على صنع السيارات في هذا العهد من الاساليب الجديدة من جهة توزيع ثقل حمل السيارة وتخفيف الضغط على العجلات وغير ذلك مما ادي حتما الى تخفيض كبير جداً في كلفة صيانة الطرق وتعهدها .

فرجاؤنا اذن ان لا تبطيء الحكومة في ادراك اهمية ما اثبتناه وصحته فتتخذه اساساً لسياسة تعبيد الطرق التي ستتبعها في المستقبل ان شاء الله .

المطاط الاصطناعي

القي احد اساتذة كلية (ليدس) في انكلترا محاضرة عن المطاط الاصطناعي (الكاوتشوك المركب) والمطاط الطبيعي وعن الفرق في كلفة كل منهما . وقد اظهر ان المطاط الاصطناعي لا ينتظر ان يتبوأ قريباً مقام المطاط الطبيعي لان كلفة صنعه تفوق كلفة المطاط الطبيعي وخصوصاً بعد ان اتبعوا ، لا كثار مواده وارخاص سعره ، اخر ما وصل اليه العلم والفن من الوسائل المؤدية لذلك .

على ان مستقبل المطاط الاصطناعي مع هذا يتوقف على جودة صنعه وعلى رخص اسعاره . ومما يساعد على ترويجه سوء الحالة الاقتصادية في روسيا وفي المانيا ايضاً حتى اضطر اصحاب مصالح المطاط في كلا البلدين الى الاهتمام بوضع صناعة المطاط الاصطناعي على مبادئ علمية واسس اقتصادية تجعله مساويا استعمالا للمطاط الطبيعي وارخص منه كلفة . فالمأمول اذن ان يكون للمطاط الاصطناعي مستقبل باهر قريبا .

ولما كان المطاط الاصطناعي اشد مناعة للزيت من المطاط الطبيعي اصبح من السهل ان يستغنى به عنه ليس في بعض الصناعات الخاصة وحسب ، بل في صناعة عجلات المطاط الواسعة المدى بعد ان ثبت انها اكثر مناعة للكشط والسحج من المطاط الطبيعي .

وسائل النقل في فلسطين

السيارات : بلغ عدد السيارات التي تسجلت لدى حكومة فلسطين بتاريخ ٣١ كانون الاول في السنوات الثلاث الاخيرة كما يلي :

	١٩٣٣	١٩٣٤	١٩٣٥
سيارات خصوصية	١٦٨٨	٣،٤٥٤	٤،٦٨٢
تاكسي	١٠٤٦	١،٠٨٤	١،٠٨٧
باصات	٩٠٥	١،٠٣٧	١،٢٥١
سيارات للنقل كبيرة	١٢٣٩	٢،٤٣٦	٢،٩٥٣
دراجات	١١٢٠	٢،١٦٣	١،٨٧٣
مداحل	٩	١٥	٢٨
المجموع	٦،٠٠٧	١٠،١٨٩	١١،٨٧٤

ويعود السبب في هذا الازدياد السريع في عدد السيارات الى تزايد عدد السكان ،واتساع الحركة التجارية واطراد اصلاح الطرق. وما كان من هذه السيارات خفيف الوزن ، يسير بقليل من البنزين هو اكثرها رواجاً نظراً لارتفاع الرسم الكمركي من جهة ، وصعود اسعار البنزين من جهة اخرى . وهذا ما ادى الى تحسن الاتجار بالسيارات المصنوعة من المملكة المتحدة . وقد كان لتبدل مبدأ تحصيل الرسم الكمركي على السيارات من القيمة الى الوزن تاثير على الوارد من السيارات المستعملة فقد تناقص عددها لأن الرسم الكمركي المفروض عليها هو مثله على الجديد اي بحسب الوزن بالكيلو . وللمملكة المتحدة (بريطانيا العظمى) الاولية في الدراجات ، وقد اصبحت منافساً بارزاً لغيرها في عجلات المطاط وفي سيارات النقل الكبيرة ، اما في المداحل فالاولية لغيرها .

موانئ فلسطين : اشهر موانئها حيفا ويافا . وقد اقامت الحكومة لحيفا في سنة ١٩٣٣ مرفأ لرسو السفن وحمايتها من انواء البحر كلف انشاؤه ١،٢٥٠،٠٠٠ جنيه . اما السور الرئيسي الممتد في البحر لجهة الشرق فيبلغ طوله ٧٢٥٠ قدماً (٢٤٠٠ متر تقريباً). وهناك حاجز آخر لصد الموج ممتد للجهة الشمالية طوله ٢٥١٠ اقدام (٨٠٠ متر تقريباً) اما عمق المياه في الاحواض فمتفاوت من ٣٠ الى ٤٠ قدما تقريباً . وهي تتسع لرسو ٢٠ سفينة مختلفة الحجم . وقد شرعوا في توسيع هذه الاحواض لايجاد مراس لثماني سفن اخرى من ناقلات البضائع ، او خمس سفن كبيرة . وبذلك يزيد عدد الارصفة للتفريغ من ثلاثة الى ثمانية . وقد خصص لهذا المشروع ١٠٠،٠٠٠ جنيه . وفي الميناء مرفأ للزيوت ،فيه اربعة احواض تسع نحو ٢٨،٠٠٠ طن . وهناك سكة حديدية قريبة من الرصيف بحيث يسهل نقل البضائع من الباخرة الى عربات السكة رأساً .

اما يافا فليس لها مرفأ امين فترسو السفن فيها بعيدة عن رصيف الميناء نحو ميل تقريباً ، ولذلك فتفريغ البضائع في فصل الشتاء شاق جداً وهي تنقل للبر بواسطة مواعين كبيرة . وقد انشأت الحكومة سوراً يمتد الى الجهة الشمالية لحماية القوارب والمواعين من امواج البحر. وهي جادة اليوم في بناء أرصفة كبيرة لتفريغ البضائع طبقاً لما تقتضيه الحركة التجارية المطردة النمو . وهذه الارصفة تقام على اراضي الطم الواسعة . ومن مساوئ ميناء يافا انها بعيدة عن السكة الحديدية. ولسبب هياج البحر في الشتاء يضطر كثير من البواخر ان يفرغ محموله في حيفا . وفيما يلي احصاء عن الحركة التجارية في الميناءين للسنوات الثلاث الاخيرة ، عدا الزيوت ، والارقام تدل على الاطنان :

	يافا		حيفا	
	التفريغ	الشحن	التفريغ	الشحن
١٩٣٢	٢٢١،١١٣	١٠٦،٨٢٤	٢٧٣،٤١١	٥٤،١٦٤
١٩٣٣	٣٤٨،٧٩٧	٩٦،٨٨٨	٤٠١،٤١٠	٧١،٦٣٢
١٩٣٤	٤٨٦،٩٧٤	١٢٠،٩٦٧	٥٨٩،٢٠٣	٩٩،٧٥٦

واهم بواخر نقل الركاب التي تمر على موانئ فلسطين هي التابعة لشركة «لويد تريستينو» وفي موسم السياحة لسنة ١٩٣٤ — ١٩٣٥ كانت ست بواخر منها تزور موانئ فلسطين اسبوعياً . وقد اجتمع اربع بواخر منها في حيفا في يوم واحد . اما شركات الملاحة الانكليزية فليس لواحدة منها خط يمر على فلسطين بصورة مطردة لنقل الركاب. اما البواخر التجارية التي ترسو في موانئ فلسطين فكثيرة وهي تابعة لخمسين شركة مختلفة ومنها ما ينقل ركابا ايضاً . وهناك بواخر مجهزة بوسائل التبريد تأتي لحيفا راساً من بحر البلطيق ، ولكن اغلب البضائع التي تحتاج في نقلها الى اجهزة تبريد تفرغ في بورت سعيد ومنها تنقل بالسكة الحديدية لفلسطين . وقد اصبحت اليابان اليوم مرتبطة بفلسطين راساً بخط تابع لشركة دانمركية East Asiatic Co.

الخطوط الجوية : كان من نصيب غزة ان يقام في ارضها محطة دولية للطيران واغلب الطيارات التي تنزل فيها هي التابعة للخط الامبراطوري والخط الهولاندي في طريقها لبلاد الشرق الاقصى. وتنوي حكومة فلسطين انشاء مطارين على اخر طرز احدهما في اللد والاخر في حيفا عدا ما تملكه اليوم من المحطات المعدة لنزول الطيارت في الرملة وفي قلنديه بالقرب من رام الله . وقد اباحت الحكومة لطيارات « شركة مصر للطيران » النزول في جميع هذه المحطات . وقد تالفت حديثاً في لندن شركة باسم « شركة فلسطين للطيران » Palestine Airway — براس مال لا يقل عن ٢٥،٠٠٠ جنيه لانشاء خطوط للطيران في فلسطين وبينها وبين البلاد المجاورة .

الخطوط الحديدية : وفى فلسطين شبكة من الخطوط الحديدية تتشعب من محطة اللد الرئيسية الى القطرة وحيفا والقدس ويافا، ويمتد من حيفا خط الى سمخ ومنها الى الشام ، وآخر الى عكا وهناك خط ضيق من طولكرم لنابلس ، متصل بخط حيفا وآخر من حيفا لدرعا ومنها لمعان وهو قسم من الخط الحجازي المشهور. ويبلغ طول الخطوط الرئيسية ٩٨٣ كيلو مترا . اما الحركة على هذه الخطوط في السنتين الاخيرتين فقد بلغت ما يلي :

	١٩٣٣ — ١٩٣٤	١٩٣٤ — ٣٥
ركاب	١،٦٠٩،٨٧٨	٢،٤٥٣،٦٦٥
بضائع مختلفة	١،٦٦٤،٤٢٢	٢،٠٣١،٢٦٨

وقد زادت ايرادات الخط في السنة الاخيرة على التي قبلها بمبلغ ٤٤،٦٣٩ جنيها للركاب ، وبمبلغ ٨٨،٤١٥ للبضائع . وقد جعلت الادارة اجورا خاصة مخفضة لنقل الاثمار الحمضية ، و كذلك للبضائع الواردة بحراً في الاصل ليافا ولكنها لسبب ما افرغت في حيفا .

الطرق : بلغ طول الطرق في فلسطين لغاية ٣١ ديسبر ١٩٣٤ كما يلي

٦٥٠ ميلا الطرق السلطانية الصالحة للاستعمال السنة بطولها.

٢٥٠ « الطرق بين القرى والطرق السلطانية العامة .

١٠٠٠ ميل الطرق الصالحة للاستعمال في ثلاثة فصول للسنة.

على ان الحكومة قد قامت في خلال السنة الماضية بفتح عدة طرق بين القرى تسهيلا للمواصلات وفي الوقت نفسه لايجاد اعمال للعمال العاطلين . وهي تنوي الان انشاء طريق سلطاني بين حيفا ويافا واصلاح طريق القدس — عمان . وهي جادة في اكمال مشروع طريق حيفا — بغداد وهو مشروع مهم للغاية ليس من جهة تسهيل المواصلات بين فلسطين والعراق وحسب ، بل من جهة جعل حيفا قاعدة للمواصلات بين فلسطين والعراق وايران، وبينهما وبينها للبضائع والركاب معا .وقد اعفت حكومة فلسطين من الرسم الكمركي كل ما يرد ، باسم مصلحة هذه الطرق ، من السيارات وعجلات المطاط والمواسير والزيوت ، وابدت تساهلا فيما يتعلق بوزن السيارات المخصصة لهذه الطرق ، وخفضت لحد كبير رسوم الخزن لجميع اصناف البضائع الواردة باسم مصلحة هذه الطريق .

وجدير بالذكر هنا مما يتعلق بتجارة العراق وايران عن طريق سوريا ان قيمة البضائع المنقولة عن طريق سوريا والمتجهة شرقا قد زادت في سنة ١٩٣٤ على ما بلغته في سنة ١٩٣٣ ، وبعكس ذلك البضائع المتجهة غرباً مما يدل على ان حكومة ايران قد اهتمت بتحسين مرافئها . وقد ظهر اخيرا انها اخذت تجبر التجار في بلادها على شحن بضائعهم بواسطة الموانئ الايرانية .

وهناك مشروع تدل الدلائل على ان اولي الامر يدرسونه بجد وهو وصل فلسطين بمصر عن طريق صحراء سيناء وانشاء طريق عام للسيارات

اما المواصلات بين فلسطين وسوريا للركاب والبضائع فعن طريق السيارات في الدرجة الاولى لان القطار الذي يسير عن طريق درعا بطيء فضلا عن كثرة منعطفات الطرق .

اما داخل فلسطين فاهم المدن والقرى مرتبطة احداها بالاخرى بخط سيارات كبيرة لنقل الركاب والبضائع باجور معتدلة جدا . واغلب هذه الخطوط تديرها جمعيات تعاونية ، ولسيرها نظام خاص بموافقة دائرة رسمية تراقبه .

(عن تقرير الملحق التجاري البريطاني بتصرف)

من نيويورك الى سان فرنسيسكو

تهتم حكومة الولايات المتحدة بفتح اطول طريق للسيارات في العالم ، بين نيويورك وسان فرنسيسكو ، طوله ٣٠٠٠ ميل ينقسم الى شارعين عظيمين لكل منهما اتجاه يخالف اتجاه الآخر ولا يقل عرض كل من الشارعين عن ٤٥ قدماً تتخصصها منعطفات واسعة لتسهيل المرور .

اما نفقات هذا الطريق فيقدرها الخبرآء بنحو ٦٠،٠٠٠،٠٠٠ جنيه . وينتظر ان يتم في عامين كاملين على ان يشتغل فيه ٢٠،٠٠٠ عامل .

ويقال ان دخل هذا الطريق لا يقل عن عشرة ملايين جنيه سنوياً تجبى من السيارات الخاصة والعامة وسيارات النقل الكبرى التي تجتازه . هذا فضلا عن دخل المنشئات التي ستقام على جانبيه مثل المطاعم والملاهي وحوانيت البنزين والزيت وغير ذلك .

والمفهوم ان الغرض الاكبر من هذا المشروع هو تخفيف ازمة البطالة .

قنطرة فوق بحر المانش

يفصل فرنسا عن انكلترا مضيق صغير يدعى بحر المانش ، واقصر مسافة بين البرين لا تزيد على ٢١ ميلا . وقد اهتم المهندسون ورجال المال بانشاء نفق تحت المآء تسير فيه قطارات السكك الحديدية ، وكتبت عن هذا المشروع صحف متعددة مقالات طوالا نقل الى العربية كثير منها ولكن المشروع لم ينجح لأسباب جمة بعضها مالي واقتصادي ، والبعض الآخر سياسي .

وقد عاد البحث في هذا المشروع مؤخراً بعد ان كاد يطوى في سجل النسيان اذ اقترح بعضهم انشآء قنطرة كبيرة تعبرها القطارات والسيارات من بر فرنسا الى بر انكلترا وبالعكس .

ويقول صاحب هذا المشروع ان انشآء القنطرة خير من انشآء النفق لسهولة نسف الاولى ، اذا ما وقعت حرب بين الدولتين .

وقد عرض مؤخراً على المجلس التجاري بلندن ، مشروع المهندس جولس جايكر يقترح فيه اقامة سدين كبيرين بين (كاليه) في فرنسا و(ديل) في انجلترا يضمان قناة مائية تتسع لمرور اضخم سفينتين معاً في آن واحد . ويستطاع في الوقت نفسه انشاء قنطرة عظيمة عليها طريقان احداهما لسير السيارات والأخرى للسكك الحديدية .

ويقول المهندس المذكور ان نفقات هذا المشروع وان كانت باهظة فمن المستطاع تغطيتها بسهولة من الرسوم التي تجبى من اصحاب السيارات وشركات السكك الحديدية والملاحة البحرية .

اما النفقات اللازمة لأظهار هذا المشروع الى حيز الوجود فتقدر بنحو ٨٠ مليونا من الجنيهات !

خطوط شركة مصر للطيران

تدير شركة مصر للطيران الخطوط الهوائية المصرية ومركزها الرئيسي مطار الماظة بمصر الجديدة وقد صدر المرسوم الملكي بتأليف هذه الشركة بصفتها شركة مصرية مساهمة في ٧ مايو ١٩٣٢ حيث بدأت اعمالها بافتتاح مدارس مصر للطيران التي خرجت عددا وفيرا من المصريين والاجانب كما هيأت قسما لتصليح طائرات الشركة وصيانتها بجانب استعداده لتصليح الطائرات الخصوصية المملوكة للافراد من سكان القطر المصري أو من زواره من البلاد الاخرى فضلا عن قسم آخر لأيجار الطائرات لمن يرغب في استئجارها لرحلات خاصة في أي وقت والى أي مكان .

وفي اول اغسطس ١٩٣٣ بدأت الشركة تسير خطوطا هوائية منتظمة بين مختلف بلدان القطر المصري وبين مصر وفلسطين . وسنأتي على تفصيل للخطوط المختلفة التي تديرها شركة مصر للطيران حاليا وعدد رحلات كل منها .

وتؤلف قطع اسطول شركة مصر للطيران الذي يعمل في خطوطها الهوائية المنتظمة من طائرات ذات اربعة محركات بها من اثني عشر الى اربعة عشر مقعدا للركاب واخرى ذات محركين تسع من ستة الى ثمانية ركاب . وتتفاوت سرعتها بين ١٣٥ ميلا و ١٤٥ ميلا في الساعة الواحدة . وفي استطاعة الطائرة ذات الاربعة المحركات أن تطير بمحركين فقط اذا استدعت الحالة ذلك كما أنه في استطاعة الطائرات ذات المحركين أن تطير بمحرك واحد في حالة الضرورة . وهذا من غير شك مما يضمن راحة وسلامة ركاب طائرات شركة مصر للطيران .

ولكي نعطي فكرة عامة عن مبلغ جهود هذه الشركة نذكر هنا بعض نتائج عملها في شتى الفروع التي تعمل لها . ففي سنة ١٩٣٥ بلغ عدد ركاب طائرات خطوطها ٧٠١٦ راكبا وبلغ ما حملته هذه الطائرات من البريد الجوي ٢٠٢٦ كيلو جراماً وما حملته من البضائع ١٩،٨٠٥ كـج ومجموع ما قطعته من الأميال ٤١٩،٩٣٥ ميلا .

هذا ما يختص بحركة الخطوط الهوائية المنتظمة وأما قسم ايجار الطائرات فقد قامت طائراته في بحر السنة الماضية بمئة وتسع وثلاثين رحلة نقلت فيها اربعمئة وتسعة وثمانين راكبا وقطعت ٤٩،٨١٣ ميلا، منها رحلة الى الحجاز حيث قطعت الطائرة المسافة بين القاهرة وجدة في بضع ساعات في يوم واحد ، وبين جدة والمدينة المنورة لأول مرة في تاريخ الطيران المدني ، في ساعتين أو ساعتين ونصف .

واما مدرسة الطيران التي تديرها الشركة ايضا فقد انضم لعضويتها ثمانية وثلاثون طالباً من مختلف الجنسيات والبلاد . وبلغت الساعات التي طارها طلبتها ١٢٩٥ ساعة و ٢٠ دقيقة وحصل على اجازة الطيران الخصوصية حرف (ا) ثمانية عشر طالبا منهم ، كما حصل على اجازة الطيران التجارية حرف (ب) طالبان .

وللشركة نادبمقرها في الماظة جعل خصيصا لراحة اعضائه ومتعتهم، متوفرة فيه اسباب الرفاهية وينزل به ايضا الطيارون الأجانب القادمون للقطر المصري ومن معهم من الركاب، فضلا عن نادي الالعاب الرياضية واعضاؤه من الطلبة والطيارين وموظفي الشركة . ويشمل هذا النادي مختلف الالعاب الرياضية ككرة القدم والتنيس والبنج بونج وسكواش راكت الخ . وقد انضم لعضوية النادي الأول في العام الماضي مئة عضو جديد كما انضم له في الشهر الماضي ٢٢ عضوا .

وفضلا عن الخطوط الهوائية المحلية التي تديرها الشركة بانتظام بين بلاد القطر المصري المختلفة فقد ربطتها ببلاد فلسطين بخط دولي يعمل يوميا بين القطرين ويربط البلاد الرئيسية بها عن طريق بورسعيد والرملة جاعلة مطار حيفا المطار النهائي في فلسطين ويمكن

منه مواصلة السفر بسيارات الى بيروت ، ومطار الماظة المحطة النهائية للقاهرة . وقد لوحظ في وضع جدول مواعيد هذا الخط الفائدة المرجوة منه لرجال الاعمال والتجار ومن إليهم . وقد كانت الدقة والمحافظة على المواعيد المحدودة لقيام ووصول الطائرات بين مصر وفلسطين ، وبالعكس ، موضع حديث واعجاب ركاب طائرات هذا الخط كما اتاحت الشركة فرصة الاتصال السريع بين سكان البلادين بوصولها الى اتفاقية نقل البريد الجوي والبضائع بينها . ومما هو جدير بالذكر ذلك النظام الذي وضعته الشركة لنقل ركاب طائرات خطوطها وعفشهم بين المدن والمطارات على سياراتها الفخمة المعدة لهذا الغرض بدون مقابل في مواعيد متفقة مع مواعيد قيام ووصول الطائرات . من ذلك ان ركاب الطائرات من القدس وتل ابيب ويافا يلتقون جميعا بسياراتهم من مطار الرملة في موعد واحد ليستقلوا طائرتهم .

ملحوظة — لمناسبة عدم امكان استعمال مطار حيفا قبل شهر ابريل المقبل فأن الركاب لحيفا مع متاعهم ينقلون من مطار الرملة بسيارات الشركة الى محطة اللد حيث يلحقون بقطار الساعة الحادية عشرة صباحا الى حيفا بدون مقابل .

بيـان الخطوط الهوائيـة المنتظمة التي تديرها شركة مصر للطيران

١ — خط بين مصر والأسكندرية يسافر ثلاث مرات يوميا ذهابا وايابا وتقطع المسافة في ٥٥ دقيقة

٢ — القاهرة — بورسعيد « مرتين يوميا ذهاباً وايابا وتقطع المسافة في ٥٠ دقيقة

٣ — القاهرة او اسكندرية او بور سعيد الى فلسطين باللد (مطار القدس ويافا وتل ابيب) ثم الى حيفا مع مواصلة سيارات منها الى بيروت — مرة يوميا ذهابا وايابا تقطع المسافة بين بورسعيد والرملة في ساعة وخمس وعشرين دقيقة .

٤ — الاسكدرية — بورسعيد يسافر مرة يوميا ذهابا وايابا تقطع المسافة في ساعة وربع الساعة

عجلات الكاوتشوك للسيارات

ارشادات فنية بقلم السيد ل. لند احد اصحاب محل لند وحلبي

كنا امس عندما نسافر في السيارات رغبة في السرعة نتوقف غير مرة لعطل يطرأ على مطاط العجل، اما اليوم، يوم السيارات، فقد غدت عجلات المطاط بقسميها الخارجي والداخلي تشغل جزءاً من حياتنا اليومية. فلم نعد نحسب حساباً لها عندما نعزم على السفر، ولم يعد يخامرنا، شك في متانتها. والفضل في ذلك يعود لمهندسي السيارات الذين لا يزالون يواصلون جهودهم ويقومون بالتجارب المتنوعة للحصول على احسن انواع المطاط وعلى اصلح المواد التي توضع في تركيبه. وهذه التجارب تقضي على اصحاب المعامل ان يستخدموا عشرات من السيارات المختلفة الحجم والغرض يجربونها من جهة الحمل والسرعة والطقس وسطح الارض الذي تسير عليه. والمهندسون يشهدون التجارب ويراقبونها وهم في ميدان التجربة، كالقواد في ساحة الوغى، يجمعون المعلومات المختلفة ويطلعون على مواطن الضعف ومواضع الخلل. ثم متى عادوا الى مكاتبهم يهملون العمليات السابقة في صنع العجل وينتهجون عمليات جديدة على قاعدة المعلومات الاخيرة التي توصلوا اليها وبكلفة ارخص من ذي قبل.

كنا نعتقد قبلا بصعوبة اخراج عجلات من المطاط ذات مناعة لا تؤثر فيها المسامير ولا غيرها من الادوات الحادة التي تخرق غلاف العجل وتنفذ الى داخله. ولكن ظهر اليوم ان عجلات من المطاط كهذه سهل صنعها. على ان هذا يبعدنا عن الغرض الاساسي امامنا وهو الحصول على عجلة مرنة تستوعب الاهتزاز، غير مولدة للحرارة مع العلم ان هذه العجلة هي التي يرتكز عليها وحدها حمل السيارة، وهي مرجع سرعتها واصل اهتزازها. ويؤيد هذه الحقيقة التطور الذي حصل في صنع عجل المناطيد فقد غدا ضغط الهوآء للقيراط المربع فيها من ١٥ الى ٣٥ باوند بدلا من الضغط العالي في العجل السابقة ولم يكن يقل عن ٧٥ او ٩٠ باوند للقيراط المربع. وكان الباعث على هذا التعديل منع حفاف العجلة من ان تمس الارض. فضغط الهواء في داخل العجلة لا يمنع امتداء الهواء الحار في داخلها وحسب، بل ان فقدان الليونة في تجويف المطاط يضعف قوة المناعة فيه فينفزر اذا لامس مادة بشدة ولم يكن في الفراغ الممدد للهواء فيه ما يكفي لاستيعاب قوة الصدمة. وهذا هو السبب في تكرر الحوادث لانفزار عجل المطاط في الماضي، ذات ضغط الهواء العالي.

فلكي ننال الفائدة العظمى من عجلة المطاط يجب ان يراعى في صنعها امران مهمان وهما ضبط القياس وضبط ضغط الهواء. وتزداد اهميتهما كلما ثقل وزن السيارة وتجاوز استعمالها الحد الموضوع له. وقد بلغ الاحتياط باصحاب بعض معامل عجل المطاط ان اسسوا مكتبا خاصاً قصروا وظيفته على ايفاد اصحاب خبرة لوكالاتهم في الجهات المختلفة لارشاد اصحاب السيارت الى الصنف الصالح لهم من العجل المؤافق للحاجة التي يرومون قضاءها. وخصوصاً اذا كانت السيارة من الحجم الكبير المعد لنقل البضائع او الركاب. فترى هؤلاء الخبراء يدرسون اولا تركيب السيارة ثم ينظرون في معدل حملها و في الطريق التي تسير عليها. ثم يلتفتون الى المسافة ليروا هل المطلوب ان تقطع مسافة طويلة بلا توقف، او ان تقف اثناء السير كسيارة الركاب في المدن مثلاً، ثم يدققون في امر سعة الهواء اللازمة لكل حالة. فلكل صنف من اصناف السيارات عجل خاص. وقد دل الاختبار على حصول اقتصاد يعتد به من مراعاة تواصي الخبرآء واتباعها. وهذا المبدأ في تصنيف الحاجات نتبعه عند انتقاء الاحذية مثلا فما نحتذيه منها للمشي العادي يختلف عن الحذاء المعد للالعاب الرياضية او لتسلق

الجبال . فمراعاة هذا المبدأ ضرورية لا للمحافظة فقط على صحة القدم وراحتها ، بل للاقتصاد في الانفاق ايضاً .

والتحسن المشاهد اليوم في صنع العجل يكفل استخدامه بحالة جيدة مدة لم نكن لنحلم بها قبل بضع سنوات ولو كانت حالة الطرق مثلها اليوم ولكننا لا نفوز بهذا الغرض الا اذا راعينا الدقة في اختيار العجلة الموافقة للخدمة المطلوبة منها . وواضح ان ثقل السيارة اذا تحركت لا يرتكز الاعلى المطاط الملتف على عجلها ، وكل ما تطلبه منا العجلة مقابل هذا الحمل هو تزويدها من حين لاخر بالهواء حتى لا تتجاوز مماسة المطاط لسطح الارض الحد المعين . فاذا قل ضغط الهواء يستوي سطح المطاط وبالتالي يشتد الكبس على احفته وهي دقيقة الصنع بقصدان يسهل انعطافها كالزنبرك في حالة حصول صدمة فجائية . فهي لا تستطيع ان تتلقى الثقل كله ولو لوقت قصير . ويجب ان لا يتجاوز انتفاخ المطاط ، من الجهة الاخرى ، الحد المعين له والا تصبح العجلة تدور على حلقة ضيقة من وسطها فيدب اليها التلف عندئذ بسرعة . وكانت تعبئة عجلة المطاط هواء في الماضي تتم باستعمال منفاخ يد فلم يكن الافراط فيها امراً غير عادي . اما اليوم فيسهل تجنب هذا الخطاء بعد وجود منافخ ميكانيكية ،واستعمالها يكون دائماً بموجب تعليمات يتلقاها التجار من اصحاب المعامل .

قلنا سابقا ان الحرارة تضر بالمطاط والسكتان المبطن به . وازديادها ينجم على الخصوص من تجاوز الحد في سرعة السيارة وفي حملها ايضاً وقد ثبت ان التلف الباكر في السيارة يبدأ حين تسير ٤٠ كيلومتراً في الساعة ومافوق . وكلما ازدادت السرعة ازداد الانفاق على المطاط وعلى البنزين ، بقطع النظر عن المخاطر التي تتعرض لها السيارة عندئذ .

وهناك عدو آخر لعجلة المطاط وهو سوء نظام الفرملة اوسوء استعمالها كان تكبس عليها فجاة . وتاجر المطاط يرى من الاثار الطويلة السوداء على سطح الطريق ان المطاط وان يكن متين الصنع طويل العمر الا ان تجاوز الحد في استعماله يتلفه ويؤدي الى تعويضه مماينا له من البيع بسبب جودة صنعه. فخزق الفرملة فجاة يولد حرارة شديدة ويتلف سطح المطاط فيصبح كانه قد حك بمبرد . وخصوصا اذا كان سطح الارض صلباً خشناً . وكذلك يكون شان المطاط اذا لم يكن تركيب الفرملة محكما . فاذا كان سطح الارض زلقا يصعب عندئذ ضبطها لوقف حركة السيارة تماما بل قد تكسح العجلة الى احد جانبي الطريق مما يؤدي الى ايقاعها في خطر . ويجب الاحتراس من الكبس على الفرملة بقوة على حين فجاة حتى عندحصول انفزار في عجلة المطاط اثناء السير بسرعة شديدة . فالواجب في حالة كهذه تخفيض السرعة بواسطة تخفيف حركة الماكنة . واذا استعمل السائق الفرملة بتعقل ، او اذا كان صاحب بصيرة نيرة لا يصعب عليه تجنب الضغط على العجل فجاة وخصوصاً اذا علمنا ان تخفيض حركة الماكنة تدريجاً عند تقاطع الطرق او المنعطفات ليسد مسد الفرملة في مواقف كثيرة فتدور العجل عند ئد بسهولة وانتظام كلما خفت حركة السير . والعادة التي يسير عليها البعض في مواصلة السير بسرعة والالتجاء الى الفرملة عند الحاجة تفيد تاجر عجل المطاط طبعاً ، ولكنها تضر بمصلحة السائق ليس من جهة ماينفقه على تجديد المطاط وتقوية الفرملة بل من جهة كونها نذيرة بحصول المخاطر .

والسيارات في حالتها الصالحة الاعتيادية يكون عجلها المؤخر ، عرضة للتلف اكثر من العجل المقدم ، ولذلك يحسن تبادل المطاط الخارجي من وقت لاخر بان ينقل ما يكون على العجل الموخر الى المقدم، ومقود السيارة الداخلي ، من الجهة الاخرى ، اذا لم يكن محكم الوضع يسبب لعجل المطاط المقدم تلفا سريعاً بوقت قصير جداً . وعمود العجل مصنوع بدقة غريبة حتى ان اقل اختلاف في حركته يؤدي الى سيره منحرفاً ويسبب تلفاً كبيراً لاحد جانبي المطاط لفقدان الموازنة .

ومن اشد مايجب الاهتمام به عند السير ان يكون دوس العجل على الارض عند دورانه قويا كانه يربض عليها . ولهذا ترى اصحاب معامل العجل يسجلون شكل التخطيط لسطح عجلة المطاط احتفاظاً

به لانفسهم ، فدوس المطاط على الارض من جهة ، وليونته من جهة اخرى لا يكونان مضبوطين كما يجب ، على فرض وجود طريق صالح الا اذا كانت تعبئة الهواء صحيحة لحد ان لا يحصل من مماسة المطاط للارض دوي اوصوت مزعج . ونجاح بعض المعامل في صنع مطاط متين يعود لتوفقهم الى ايجاد نماذج من التخطيط فائقة. ولكن الوقت طبعاً وطول الاستعمال يؤثران عليه وعلى افخر اصنافه . ولذلك لا يعتمد طويلا على المطاط بعد ان يمحي تخطيطه ويصبح سطحه ملساً وخصوصاً مطاط العجل الموخر اذ يحصل غالبا ان يجد السائق امامه بغتة طريقاً مبللا اوزلقا فيلتجيء حالا الى الفرملة يكبس عليهاليوقف السير في النقطة التي يرى وجوب الوقوف عندها ولكن السيارة عوضاً عن تلبية الطلب تنزلق الى جهة مجهولة كانها تسير على لوح صابون فتنال مايكون مقدراً لها . فالحكمة تقضي على السائق ان يغير المطاط حالا عند ما تمحى عنه البروز النافرة على سطحه .

الطيران المدني

ازدادت المسافة التي تقطعها الطيارات المدنية ٢٠،٠٠٠ ميل فى السنة الماضية فبلغ طول الخطوط التي تطير فوقها الطيارات المدنية في العالم كله ٢٢٣،١٠٠ ميل . منها ٤١،٣٩٠ ميلا لطيارات بريطانيا العظمى فهي الثانية في العالم من هذه الجهة ، والاولى الولايات المتحدة اذ بلغ طول خطوط الطيارات التابعة لها ٥٠،٨٠٠ ميل .

وقد بلغ عدد الطيارات المدنية التابعة لشركات بريطانية ١،١٧٤ في سنة ١٩٣٤ بزيادة ١١٩ على مثلها في سنه ١٩٣٣ . ونظرا لاشتداد رغبة الناس في السفر بالطيارات ينتظر ان تتحسن صناعة الطيارات تحسناً كبيراً في الحجم والسرعة وفي توفير اسباب الراحة .

وقد شرعوا اليوم يستعملون الزيت الثقيل وقودا لمحركات الطيارات عوضاً عن البنزين وهو يفضل عليه لرخصه وعدم قابليته للالتهاب فتقل مخاطر الحريق .

وقد اصبح نقل البريد بالطيارات امرا مالوفاً اليوم فبلغ مقدار ما نقلته الطيارات في سنة ١٩٣٤ من بريطانيا العظمى ١٢٢ طناً تشمل نحو ٦،٠٠٠،٠٠٠ رسالة وطردا، مقابل ٨٥ طنا في سنة ١٩٣٣. اماقيمة البضائع التي نقلت بالطيارات من بريطانيا العظمى فقد بلغت ١،٩٢١،١٠٢ من الجنيهات في سنة ١٩٣٤ .

وفي بريطانيا العظمى محطات مسجلة رسمياً للطيارات ومن ضمنها المائية بلغ عددها تسعين محطة في السنة الماضية مقابل ٨٩ في السنة التي قبلها .

السيارات المصنوعة في بلاد الانكليز

بلغت صناعة السيارات في بلاد الانكليز حدا في الشهره والاتقان عالياً كما اثبت ذلك «المعرض التجاري للسيارات» الذي عقد في اولمبيا بلندن ودام افتتاحه من ٧—١٦ تشرين الثاني الماضي.

وفي بلاد الانكليز صناعتان للسيارات التجارية احداهما لصنع السيارات الخفيفة والمتوسطة، والاخرى للسيارات الثقيلة الوزن. وتشمل الاولى سيارات فوكسهول Vauxhall وفورد Ford وموريس Morris واوستن Austin وزنكر Singer وهي تعد في مقدمة السيارات الخصوصية متانة واتقاناً. اما الثانية فتشمل ليلاند A.E.C Leyland ودانس Dennis والبيون Albion من السيارات الكبيرة الحجم والثقيلة الوزن وفي السنتين الاخيرتين راينا اصحاب هذه السيارات يعنون في صنع سيارات تسير على الزيت الثقيل. ويظهر من احصاءات السنوات الاخيرة ان سيارات النقل الكبيرة من محمول ٢ ١/٢ طناً قد تناقص عدد المصنوع منها ١٦٪ اما سيارات الركاب الكبيرة والصغيرة فقد زاد المصنوع منها ٣٥ بالمئة. وفيما يلي جدول بما صنع منها في السنوات السبع الاخيرة في البلاد الانكليزية فقط :

السنة	العدد
١٩٢٩	٥٤،٩٩٥
١٩٣٠	٦٤،٣٣٣
١٩٣١	٦٤،١٧٨
١٩٣٢	٥٨،٦٦٤
١٩٣٣	٦٢،٩٤٨
١٩٣٤	٨١،٥٩٤
١٩٣٥	٨٧،٤٣٩

هذا فيما يتعلق بالتجارة الداخلية في البلاد الانكليزية، اما التجارة الخارجية فمداها كان محدوداً تبعاً للقيود والانظمة الدقيقة المفروضة في اكثر بلاد العالم على وسائل النقل بقصد حماية السكك الحديدية وفي الجدول التالي بيان عدد السيارات الصادرة من بلاد الانكليز للخارج في السنوات السبع الاخيرة :

السنة	مجمل الصادر	النسبة للصادر العالمي
١٩٢٩	٨،٥٦٦	٣،٣
١٩٣٠	٦،٥٦٦	٤،٥
١٩٣١	٥،٤٧٥	٧،١
١٩٣٢	٧،٣٠٤	١٨،٠
١٩٣٣	٩،٨٩٨	١٨،٨
١٩٣٤	١٢،٢٣٦	١٠،٧
١٩٣٥	١٤،٨٨٩	١٢،٥

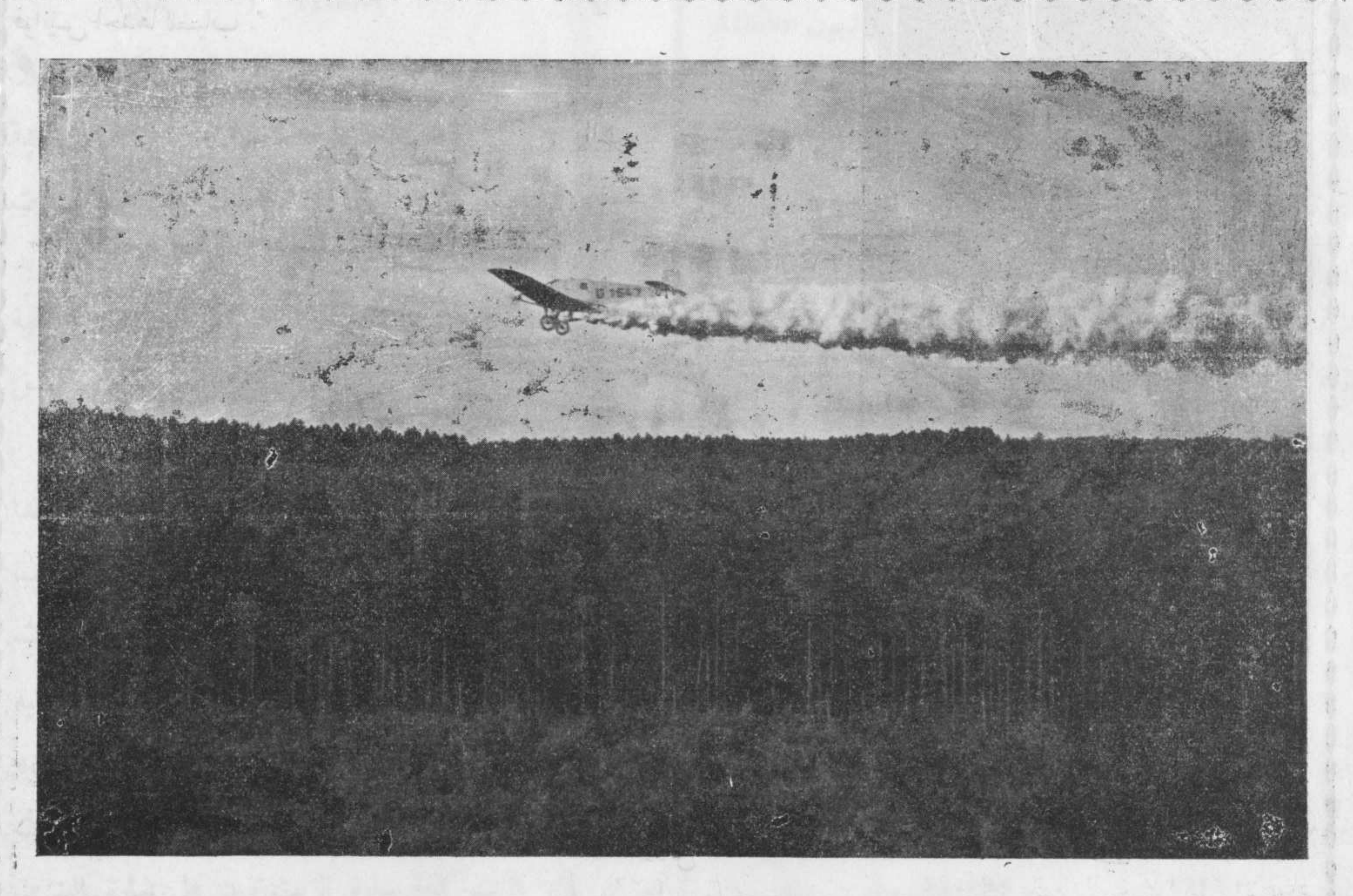
ونصيب السيارات الثقيلة الوزن من هذا الصادر كان كبيراً جداً اذ اصبحت، بفضل متانة صنعها ذات شهرة ذائعة في بلدان كثيرة حيث الطرق العامة لاتزال بحالة سيئة. وقد تحسنت اسعار هذه السيارات حديثاً خارج الاسواق البريطانية ولاسيما اسواق الدانمرك والسويد ومصر وايران. وكان الاقبال في السنة الاخيرة على السيارات الزراعية عظيما. وقد احرزت سيارات فوردسن Ford-on قصب السبق في الميدان العام.

اما السيارات التي تسير بالزيت الثقيل فالاهتمام بها عظيم جدا في صناعة المحركات الحالية ومستقبلها وقد ابتدأت سيارات الركاب تؤثر على العربات التي تسير بالكهرباء، على ان استعمال الزيت الثقيل في سيارات الركاب الضخمة بدل البنزين لا يرجح الوصول اليه في الوقت الحاضر. ولا يعلم بعد هل يسهل صنع سيارات «زيت» من الحجم المتوسط والخفيف للنقل بكلفة تنافس كلفة سيارات البنزين. واذا كانت كلفة سيارة الزيت تزيد على سيارة البنزين فسيقتصر استعمالها على الاعمال التي تقتضي قطع مسافات شاسعة في السنة فالزيادة في الثمن تعوض بما يقتصد من الفرق في ثمن الوقود

السكك الحديدية في مصر

حصلت تحسينات مهمة في اعمال مصلحة السكك الحديدية في السنتين الاخيرتين ادت الى زيادة في عدد الركاب وفي الايراد معا . وسياسة هذه المصلحة اليوم سياسة توسيع وانماء ترمي بهما الى هدفين عظيمين : الاول تحسين الحالة الحاضرة والثاني تمهيد السبل لمواصلة هذا التحسين في المستقبل ايضاً . واعظم شاهد على نجاح اعمال هذه المصلحة ان ارباحها زادت ٣٥٥،٥٣٠ جنيها عن السنة المالية المنتهية في نيسان ١٩٣٤ بعد دفع حصة الحكومة البالغة ١،٢٣٦،٠٠٠ وهي ٢٥ بالمئة من مجموع الايرادات . اما ارباح السنة المالية الاخيرة فوصلت الى ١٨٤،١٤١ جنيها بعد حسم حصة الحكومة ايضا البالغة ١،٢٧٥،٠٠٠ جنيه ومما ساعد على هذا النجاح في الدرجة الاولى جودة موسم القطن في سنة ١٩٣٣ وخصبه في سنة ١٩٣٤ .

وهناك دليل آخر على تقدم اعمال المصلحة فيما يتعلق بنقل الركاب وهو ادخال نظام التذكرة المزدوجة الشاملة التنقل بالسكة الحديدية والاقامة في اللوكندة مع السفر لشواطىء البحر . واضافة قطارات سريعة للاسكندرية والاقصر وتجهيزها بمياه باردة للشرب وغير ذلك من المحسنات وتوفير اسباب الراحة التي شوقت المصري الى السفر بالقطر .



احدى الطائرات التي اقترح الاستاذ مجاعص استعمالها في مكافحة حشرة الدوباس في نخيل البصرة لرش الأدويـة اللازمة

النقل والمواصلات في العراق

من تقرير الملحق التجاري البريطاني في بغداد

المواني. للعراق ميناء واحدة وهي البصرة ، ولكن ليس لها شركات ملاحة . وقد برزت ميناء البصرة وتقدمت تقدما عصرياً في اثناء الحرب العظمى واخذت منذ ذلك العهد تنمو وتتسع تجارتها الى ان وصلت الى حالتها الحاضرة اليوم .

وسائل النقل النهرية : ان اغلب السلع و البضائع الواردة الى البصرة تنقل اليها عن طريق نهر الدجلة . والمراكب تمخر النهر بسهولة حتى بغداد . وفي العراق ثلاث شركات للنقل في مياه الدجلة، اثنتان عراقيتان والثالثة انكليزية . ولعدم وجود سكك حديدية على موازاة النهر كان لا بد من الالتجاء الى وسائل للنقل في النهر ولا سيما في مناطق الحبوب الواقعة على ضفتيه .

السكك الحديدية : لا يقل طول الخطوط الحديدية في العراق عن ٧٥١ ميلا وتؤلف ثلاثة خطوط ينفصل احدها عن الآخر . وهناك خط ضيق يصل بغداد بالبصرة على محاذاة نهر الفرات في معظم المسافة .

وقد شلت الحركة التجارية في العراق في سنتي ١٩٣٠و ١٩٣١ لحد كبير تأثرت به واردات السكك الحديدية . الا ان تخفيض اجور الشحن بعد هذا التاريخ ، مع تحسن حركة نقل الركاب ، وما ادخل على ادارة المواصلات عامة من التعديلات ، ثم تحسن حركة النقل من ناحيتي الصادر والوارد ، كل ذلك ادى الى حصول ارباح يعتد بها في مصلحة السكة الحديدية في السنوات الاخيرة . واجور الشحن اليوم واجور نقل الركاب زهيدة في جميع مناطق السكة الحديدية لحد ان اخذت تنافس وسائل النقل الاخرى من المراكب والسفن نهراً ، الى السيارات براً .

السيارات : للسيارات شأن مهم بين وسائل النقل في العراق وخصوصاً ما يتعلق بالطرق التي تصل العراق بالبلاد المجاورة . فالخط الحديدي في العراق لا يتصل الا بحدود ايران عن طريق خانقين ، من حدود البلاد المجاورة . فالسيارة وحدها هي التي تربط بغداد بحدود سوريا وفلسطين عن طريق الصحراء ، تنقل البضائع والركاب بسرعة فائقة وباجور معتدلة اقل من الاجور التي تتقاضاها الطيارة .

وقد بلغ مقدار ما نقلته السيارات في سنة ١٩٣٤ — ١٩٣٥ نحو ٢٠،٠٠٠ طن . وهناك خط للنقليات من بغداد لحيفا اخذ ينافس خط بغداد — بيروت مع ان هذا اقدم من ذاك انشاء واقصر منه مسافة ، وقد زاد مقدار البضائع المنقولة على هذا الخط في سنة ١٩٣٤ — ٣٥ على ٦٠،٠٠٠ طن . ولا تقصر اهميته على نقل البضائع لبغداد ، بل نقل المواد الغذائية من العراق لفلسطين .

اما نظام الطرق في داخل العراق فقد تحسن كثيراً حتى بلغ حد الكمال في اكثر الجهات ، على ان اكبر العقبات امام تعبيد الطرق في العراق هي عدم وجود المواد الصالحة لرصفها في اكثر انحائه . فان سهول العراق خالية تماما من الحجارة . ونظرا لغلاء كلفة التزفيت لم تزفت الا الطرق العامة المهمة .

الاعداد السابقة

احتفظت ادارة (الاقتصاديات العربية) بعدد قليل من مجموعات اعداد المجلة لسنة ١٩٣٥ ليتمكن الذين لم يحصلوا على الاعداد في السابق ان يقتنوها في مكتبتهم . فكل من يود الحصول على المجموعة المذكورة يمكنه مراجعة الادارة .

اهمية الزيت في محرك السيارة

الزيت عنصر هام تتوقف صيانة محرك السيارة الى حد كبير على حسن اختياره ومراعاة الدقة في استعماله فقد تبين ان من ٤٠ الى ٥٠ ٪ من متاعب المحركات يرجع الى استعمال الزيوت التي من نوع غير جيد، او سوء استعمال في عملية التزييت ذاتها وكثيراً ما يلحق اصحاب السيارات سياراتهم ضرراً جسيما حين يتهاونون في اختيار نوع الزيت المناسب لمحركات سياراتهم غير مفكرين فيما يطرأ على تلك المحركات من فساد بسبب عدم اختيار الزيت الملائم للسيارات بالنسبة للجو الذي تعمل فيه حاراً كان او بارداً . يضاف الى ذلك جهلهم بمواعيد تغييره . ولو ان هولاء اولوا هذا الامر مايستحق من عنايتهم لكان لذلك اكبر الاثر في المحافظة على اغلب اجزاء المحرك الداخلية من الاستهلاك السريع واكبر مساعد للسيارة على الاحتفاظ بقوتها زمنا طويلا ويعتقد كثير من الناس انه كلما كان الزيت كثيفا كان اصلح في تزييت السيارة بينما قد يكون الحال عكس ذلك .

ان اجزاء المحرك التي تحتاج الى تزييت هي اللستونات وشنابرها (جدران السلندرات) و«لقم الـكرنك » ولقم الاذرع الواصلة الى اكس البستونات ولقم الـكامات .وروافع الصمامات . وهناك عدة اجهزة لتزييت هذه الاجزاء تختلف في الصنع والتركيب في سيارة عنها في اخرى وذلك بالنسبة لتوزيع الزيت الى اجزاء المحرك المتحركة وان كان هناك اختلاف في طريقة توزيع الزيت في بعض السيارات فان طريقة المحافظة عليه وتغييره هي تقريباً واحدة في جميع السيارات مهما كانت ماركاتها .

(عن الاهرام)

قراءة الاعلانات

تزودك بمعلومات وافرة عن بضائع تحتاج اليها اومحلات تجارية اومؤسسات مالية تود معاملتها .

القناة الجديدة بين غزة والعقبة

عقدت جريدة « برليز تاغبلات » الالمانية مقالا حول انشاء قناة بين غزة والعقبة قالت فيه ان هذه القناة ستكون بعيدة عن قناة السويس بمئتي كيلو متر الى الشرق .

ويهم انكلترا ان تكون طريقها الى الهند امينة ولذلك تريد ان تجعلها عن طريق البلاد المنتدب عليها وهي تقصد من ذلك الحط من قيمة قناة السويس ولكن كل من ينظر الى هذا المشروع بعين التفكير يرى فيه صعوبات كثيرة ويرى ان تنفيذه شاق جداً .

فما الذي تربحه انكلترا من هذه القناة ؟ ان طريق الهند بواسطة قناة السويس فيه امران يرهبان انكلترا : احدهما ان الشركة صاحبة امتياز القناة ليست كلها انكليزية بل ان لفرنسا فيها حصة وافرة والثاني ان البلاد التي فيها قناة السويس هي مصر ومن حق مصر ان تطلب في سنة ١٩٩٦ ملكية القناة فاذا اصبحت مصر غير صديقة لانكلترا فانها تؤثر على المواصلات البريطانية وتجعلها مهددة . ولذلك اصبحت انكلترا ترى لزاما عليها انشاء قناة جديدة وخصوصا أن الخبراء اكدوا وجود منابع نفط غزيرة في فلسطين .

ولكن كم يكلف مشروع هذه القناة ؟ لقد كلف مشروع قناة السويس ١٩ مليون جنيه مع ان الحفر بين بورت سعيد والسويس كان سهلا جدا . اما القناة الجديدة فستقام في ارض صخرية تعلو في بعض الجهات الى ٣٠٠ متر عن سطح البحر والصعوبة في حفر الارض الصخرية معروفة من ايام قناة بناما واذا ارادو قناة بدون صخور فعليهم ان يحفروا ارضا رملية تعلو في بعض الجهات الى ١٠٠ متر . دل الفحص الجيولوجي لارض بئر السبع على ان معظمها ارض رملية وليس من المنتظر ان تعترض الحفر عقبات كما جرى في حفر قناة بناما التي سهل حفرها وجود البحيرات في الطريق .

اما فلسطين فليس فيها غير وادى غزة وقد كلف حفر قناة بناما نصف مليار دولار .

و قناة فلسطين ستكلف لا اقل من ٥٠٠ مليون جنيه وليس من المنتظر ان يكون مرور البواخر فيها عظيما . نعم ان نكلترا غنية جدا ولكن من الصعب عليها ان تنفق هذ المبلغ على حفر قناة جديدة فاذا امكنها ان تتفق مع مصر كانت الكلفة اقل بكثير من هذا المشروع .

صناعة السيارات في الولايات المتحدة وكندا

لسنة ١٩٣٤ و ١٩٣٥

النوع	١٩٣٤	١٩٣٥
سيارات للركاب	٢،٢٩٦،٠٠٠	٣،٤٠٠،٠٠٠
تركات	٥٨٩،٠٠٠	٧٥٠،٠٠٠
المجموع	٢،٨٨٥،٠٠٠	٤،١٥٠،٠٠٠
نسبة الزيادة ٤٥ ٪		
اثمان السيارات والتراكات		
بالدولار	١،٤٥٣،٨٠٠،١٠٠	٢،١٨٦،٥٠٠،٠ ٠
الأطارات (الكاوتشوك)	٤٦،١٥٠،٠٠٠	٥٠،٠٠٠،٠٠٠
نسبة الانتاج الامركي للانتاج العالمي	٧١ ٪	٧٢ ٪
السيارات الامركية المصدرة	٤٣٥،٠٠٠	٥٦٥،٠٠٠
نسبة الزيادة في التصدير		٣٢ ٪
قيمة السيارات وقطع التغيير المصدرة بالدولار	٢٣١،٤٦٠،٠٠٠	٢٣٩،٠٠٠،٠٠٠

الى حضرات المشتركين

ترجو ادارة الاقتصاديات العربية من حضرات المشتركين الذين لم يسددوا بدلات الاشتراك ان يتفضلوا بارسال القيمة حوالة بريدية او شكا على احد البنوك او نقدا لمعتمدي هذه المجلة لقاء ايصال من ايصالات شركة المطبوعات العربية ، ولحضراتهم وافر الشكر .

اجور ركاب الدرجة الثالثة في السكك الحديدية

مقدرة بالعملة المصرية

في انكلترا — ٣٨٠ مليماً عن كل ١٠٠ كيلو متر و٧٥٥ مليماً عن كل ٢٠٠ كيلو متر وجنيه و١٣٥ مليماً عن كل ٣٠٠ كيلو متر وجنيه و٨٩٥ مليماً عن كل ٥٠٠ كيلو متر .

في سويسرا — ٢٩٠ مليماً بالقطار العادي و٣٣٠ مليماً بالسريع عن كل ١٠٠ كيلو متر و٥٨٠ مليماً بالعادي و٦٥٥ مليماً بالسريع عن كل ٢٠٠ كيلو متر و٦٩٥ مليماً بالعادي و٧٧٥ مليماً بالسريع عن كل ٣٠٠ كيلو متر .

في ايطاليا — ٢٠٠ مليم عن كل ١٠٠ كيلو متر و٣٩٠ مليماً عن كل ٢٠٠ كيلو متر و٥٨٠ مليماً عن كل ٣٠٠ كيلو متر و٩١٥ مليماً عن كل ٥٠٠ كيلو متر .

في المانيا — ١٨ مليماً بالعادي و٢٧٠ مليماً بالسريع عن كل ١٠٠ كيلو متر و٣٥٥ مليماً بالعادي و٤٩٥ مليماً بالسريع عن كل ٢٠٠ كيلو متر و٥٤٠ مليماً بالعادي و٧٢٥ مليماً بالسريع عن كل ٣٠٠ كيلو متر و٨٨٥ مليماً بالعادي وجنيه و١٢٠ مليماً بالسريع عن كل ٥٠٠ كيلو متر .

في مصر — ١٦٠ مليماً عن كل ١٠٠ كيلو متر ، و٢٩٠ مليماً عن كل ٢٠٠ كيلو متر ، و٣٨٠ مليماً عن كل ٣٠٠ كيلو متر ، و٥٤٥ مليماً عن كل ٥٠٠ كيلو متر .

تنظيم السكك الحديدية بفلسطين

فيما يلي بيان موجز عن التواصي المندرجة في التقارير الثلاثة عن تحسين وتنظيم مصلحة السكك الحديدية التي قدمها كل من السير فليكس بول والمستر جنكن جونز والسير لورنس هاسلي (بالنيابة عن الساده برايس واترهاوس وشركاهم المحاسبين القانونيين) والتي نشرت حديثا .

اوصى السير فليكس بول ببناء خط جديد من يافا الى «ماجديل» بالقرب من جلجولية لتحسين طرق المواصلات بين حيفا ويافا والحيلولة دون التأخيرات في اللد وقدرت نفقات هذا المشروع بمبلغ ٥٠٤،٠٠٠ جنيه فلسطيني .

انعم المندوب السامي النظر كثيرا في هذا الاقتراح وتوصل الى ان هذا المشروع ليس له مبرر في الوقت الحاضر فاموال الحكومة الموجودة سبق استغلالها للانفاق على امور ذات اهمية مستعجلة من التي يمكن ان تعطي دخلا كالتحسينات في مينائي يافا وحيفا حسب التواصي التي وردت في تقرير المستر جنكن جونز والسير لورنس هاسلي التي قدرت نفقاتها جميعا بمبلغ ٨٥٠،٠٠٠ ج.ف . والتي لا يمكن تأخيرها . وزيادة على ذلك فان الدخل المنتظر من مثل مشروع السكة الحديدية هذا لن يكون كافيا ، فضلا على ان الحكومة قد نصحت بانه يمكن التغلب بصورة موقتة على التأخيرات والصعوبات في محطة اللد بانشاء خط اضافي تحويلي يصل خط اللد ــ يافا وخط اللد — حيفا ويمر في شمال مواصلة اللد . والمأمول ان يجري بناء هذا الخط في السنة المالية القادمة .

والتواصي الاخرى التي قدمها السير فليكس بول تتعلق بانشاء محطة مشتركة للركاب بين تل ابيب ويافا واعادة بناء محطة يافا الحالية ومحطة تل ابيب بحيث تصبحان صالحتين لحركة نقل البضائع ، وتمديد خط سكة الحديد من يافا الى الميناء .

وقد شعر فخامته انه لا يمكنه الموافقة على هذا الاقتراح . فاذا سمحت الظروف المالية في المستقبل القريب فستوسع محطة يافا الحالية لحركة البضائع وستحول محطة الركاب في تل ابيب الى محطة للبضائع وتبنى محطة جديدة للركاب .

وقد وضع خط للتجربة بين محطة يافا والميناء بمحاذاة طريق تستعمل لحركة المرور العادية لاختبار تأثير مثل هذا الخط على الطريق التي سيمر فيها وعلى العمارات التي يمر بجوارها . ولا تزال نتائج هذه التجربة قيد البحث .

حوى تقرير المستر جنكن جونز التواصي الاساسية التالية :

١ — اشتراء ماكنات وعربات اضافية واقتناء مراجل جديدة للماكنات الحالية وتحويل خمس ماكنات من نوع (بلدوين) الى نوع (تانك) .

لقد سبق ان ووفق على شراء الماكنات والعربات والمواد التي تقتضيها الضرورة الماسة . اما بما يختص باقتناء آلات اقوى من الآلات الحالية فسينظر فيه حسب ما تتطلبه الزيادة في تصدير الأثمار الحمضية عن طريق حيفا . وقد اقترح شراء ست عربات للركاب من الدرجة الثالثة في الحال ، والمأمول ان يرصد المبلغ الكافي في مشروع ميزانية سنة ١٩٣٦/٣٧ لشراء ١٥٠ عربة شحن مقفلة .

ب — تجهيز مقصات اضافية (محلات لمرور القطارات) لتسهيل حركة النقل المتزايدة . فأنشىء مقص يستعمل الان بين طولكرم والخضيرة . اما المقصات الاخرى فسينظر فيها بموجب نمو حركة النقل .

ج — تحويل الخط الضيق في ميناء حيفا الى خط عريض ، واعادة تنظيم حركة النقل في ميناء حيفا . فصودق على مشروع التحويل وبوشر في عمله ، وقد اتخذت الاجراءات لتحسين وسائل النقل .

د — انشاء محطة جديدة في غزة بالقرب من المدينة . وقد رؤي لاسباب هندسية انه ليس من المستحسن تغيير الموقع ، غير ان الحكومة تنظر الان في امر تحسين الطريق بين المحطة والمدينة وانشاء اماكن انسب على الموقع الحالي .

ه — تسهيلات اضافية في محطة راس العين ، سيرصد لها المبلغ الضروري في مشروع ميزانية سنة ١٩٣٦/٣٧ .

و — اعادة فتح خط نابلس — العفولة على سبيل التجربة . وسينظر في هذا الامر بعد البحث في احتمال الحصول على حركة للنقل باسعار معتدلة .

ز — زيادة عدد الموظفين . وقد عين لمدة معينة المستر م . أ . اولدهام من سكك حديد لندن ونورث ايست ، كمدير تجاري وقرر المندوب السامي رصد المبالغ الضرورية لتعيين موظفين مصنفين في رئاسة سكة الحديد وفي المكاتب المركزية في اللد وحيفا .

ح — تنظيم شحن الاثمار الحمضية .

ط — زيادة صلاحية المدير العام في تشغيل موظفين بصورة موقتة وزيادة العمال . فووفق مبدئيا على ذلك .

ى — زيادة الرسوم المفروضة على البرتقال .

قرر فخامة المندوب السامي ان يعاد النظر في هذا الاقتراح في موسم ١٩٣٦/٣٧ على ضوء التعديل العام في اجور الشحن الذي يجريه المدير التجاري الجديد .

ك — اجور عنابر البرتقال : قرر المندوب السامي ابقاء الترتيب الحالي اي استيفاء رسم مستقل بمناسبة التسهيلات التي تقوم بها سكة الحديد لجميع البرتقال ما عدا البرتقال الذي يشحن من عنابر خاصة . وهنالك عدد آخر من التواصي يتعلق بالتنظيم الداخلي، وجدول مسير القطارات ، والاحصائيات . والرسوم، وقد قبل المندوب السامي بعضها ووافق على البعض الاخر بصورة مبدئية . اما تواصي السادة برايس واترهاوس وشركاهم فهي تحت النظر . غير انه يؤمل زيادة عن تخصيص متاخرات الصيانة والتجديدات التي تقرب تكاليفها من ٥٠٠،٠٠٠ ج.ف رصد مبلغ ٧٤،٠٠٠ ج.ف. في ميزانية ١٩٣٦/٣٧ لصندوق تجديدات السكك الحديدية وتعيين كاتب معامل وفاحص مخازن في دائرة رئيس المحاسبين وتعيين ستة موظفين اضافيين في فرع مخازن السكك الحديدية .

وسائل النقل في المانيا

تأتي المانيا بعد انكلترا والولايات المتحدة من حيث عدد السيارات والدراجات النارية . ومع ذلك فان الاحصاء يدل على ان فيها ١،١٠٠،٠٠٠ سيارة ركاب و ٢٥١،٠٠٠ سيارة نقل كبيرة و ٨١٠،٠٠٠ دراجة نارية يقابلها في العام الماضي ٥٦١،٠٠٠ سيارة للركاب و ١٧٤،٠٠٠ سيارة نقل (لوري) ونحو ٨٧٠،٠٠٠ دراجة نارية. ويلاحظ ان الزيادة في وسائل النقل مطردة بنسبة واسعة .

السيارات في سورية ولبنان

تدل الاحصاءات الرسمية ان عدد السيارات في البلاد السورية واللبنانية في السنة الحالية قد بلغ ما يأتي :

	السيارات العامة	السيارات الخاصة
في لبنان	٩،٨٩٥	١،٨٢١
» سورية	٤،٧١٣	١،٤٧٣
» لواء الاسكندرونة	١،٠٢٠	٧١
» جبل الدروز	٤١٢	٢٧
» بلاد العلويين	٦٧٧	٢٩
المجموع	١٦،٧١٧	٣،٤٢١

مراكز تصفية النفط في العالم

كان الاتجاه في صناعة النفط حتى اليوم يميل نحو التجمع في مركز واحد بالنظر لان وجود تصفية النفط الخام بجانب المنابع ارخص بكثير من عملية نقله الى مراكز الاستهلاك وتصفيته هناك. الا ان عدداً من البلدان قد حاد حديثاً عن اتباع هذه الخطة اما بسبب نمو فكرة الاستقلال الاقتصادي واما لاسباب حربية اخرى فصار البعض منها يستورد كميات كبيرة مما يحتاج اليه من النفط خاما ويضعه بعيداً عن آباره وقام البعض الاخر يستخرج الوقود والفحم الحجري والفحم المعدني تحت حماية الحواجز الجمركية العالية.

وقد اعتادت المملكة المتحدة دائماً استيراد ما تحتاج اليه من النفط صافياً حتى هبطت نسبة استهلاك النفط المصفي في داخل البلاد مع ازدياد الكمية المستهلكة من ٣٢،٦ في سنة ١٩٢٩ الى ١٨،٣ ٪ عام ١٩٣٤ . واهم معامل التصفية في هذه البلاد تشمل معمل الشركة البريطانية الايرانية للنفط في لاندرسي وتبلغ قوة انتاجه ٢،٠٠٠،٠٠٠ طن بالسنة ومعمل شركة شل الهولندية الملكية في شيلها فن ويبلغ انتاجه السنوي ٣٠٠،٠٠٠ طن. واذا استثنينا شركة الزيوت الاسكتلندية فلا يبقى ثمة شركة مهمة سوى الشركة المعروفة باسم لندن وثايمس هافن التي تنتج ٧٥٠ الف طن في السنة.

لكن التطورات الحديثة في القارة الاوربية من حيث تصفية النفط داخل البلاد كانت اعم اثراً منها في المملكه المتحدة فالروح الوطنية والرغبة لتخفيف وطاة العطالة دعت الى انشاء معامل تصفية النفط في داخل البلدان التي كانت تستورد جميع ما تحتاج اليه منه صافياً وقد لعبت عوامل الدفاع الوطني دوراً مهما لدعم هذه السياسة.

وكانت فرنسا ، التي تنحصر صناعة التصفية فيها بضواحي مرسيليا والهافر وروان، السابقة في هذا المضمار . ففي ١٩٣٠ لم يزد محصول النفط الافرنسي على ٥٠٠ الف طن بالسنة . اما في سنة ١٩٣٢ فقد زادت الكمية ١،٠٠٠،٠٠٠ طن وبلغت كمية المصفى منه ٧٧٠ الف طن وفي عام ١٩٣٤ انتجت معامل التصفية الفرنسية ما يزيد على ٢،٥٠٠،٠٠٠ طن من النفط المصفى وهي تزيد ٦٠ بالمئة على حاجة الاسواق الاهلية. وكانت هذه الزيادة الملحوظة نتيجة لانشاء ستة عشر معملا جديداً للتصفية وبها يصل مجموع الانتاج الى نحو ٥،٠٠٠،٠٠٠ طن. ومما يلاحظ ان معامل التصفية الفرنسية تستورد ثلثي حاصلات شركة النفط العراقية الخام . وحتى تحتفظ شركات النفط الدولية باسواقها اضطرت لانشاء معامل جديدة للتصفية او لزيادة معاملها الموجودة في فرنسا . وتملك كل من شركات شل الهولندية الملكية وشركة النفط البريطانية الايرانية معملين للتصفية بواسطة شركات افرنسية تابعة لكلتيهما، وهناك ثلاثة معامل اخرى للتصفية، لبعض المتمولين الاميركان مصالح مهمة فيها .

اما المانيا فقد خطت بعزم نحو الامام لتقلل من اعتمادها على المصادر الخارجية بتشجيعها استثمار مصادر النفط في بلادها واستخراج الوقود من الفحم الحجري والمعدني بالطريقة الهدروجينية وخلافها .

وفي المانيا كميات كبيرة من الفحم المعدني الذي تصلح له الطريقة الهدروجينية اكثر من انواع الفحم الاخرى . وعلاوة على ذلك فقد جرت عدة محاولات في المانيا وغيرها من البلدان الاوربية لاستبدال بنزين السيارات المستورد ببنزين مصنوع في داخل البلاد وزاد استهلاك الاخير من ٤٦ الف طن في سنة ١٩٣١ الى ١٧١ الف طن في سنة ١٩٣٤ . الا ان فداحة كلفة الانتاج ستضع حدا لمواصلة هذه العمليات . وقد يكون لهذه الزيادة في عدد معامل التصفية للنفط في البلدان المستوردة تاثير كبير في الاسواق الدولية للنفط في المستقبل .

ثم انه لا يرجى ان يكون للاتساع الهائل ي معامل التصفية في العالم نفع كبير لصناعة النفط اجمالا بل قد يؤدي لرفع اسعار النفط المكرر ويحرم المستهلك من فوائد الانتاج الكبيرة . هذا مع العلم بان العامل الرئيسي الذي يتحكم بالاسعارهو نظام الضرائب في اغلب البلدان .
وعلاوة على ذلك فانشاء معامل للتصفية بدون التأكد من الحصول على النفط الخام قد يؤدي للمضاربة بين تلك المعامل وبالتالي الى ارتفاع اسعار النفط الخام. ومما ينذر بمستقبل مظلم هو ان النتائج المالية الحاضرة لمعامل التصفية الافرنسية الصغيرة لم تكن جيدة وكان رصيد حساب البعض الاخر خسارة كبيرة . وسيزداد موقف هذه الشركات المالي سوءاً اذا قامت صعوبة ما في المستقبل تعرقل الحصول على الكميات الكافية من النفط الخام نظرا لموقف الشركات الكبيرة الموحدة .

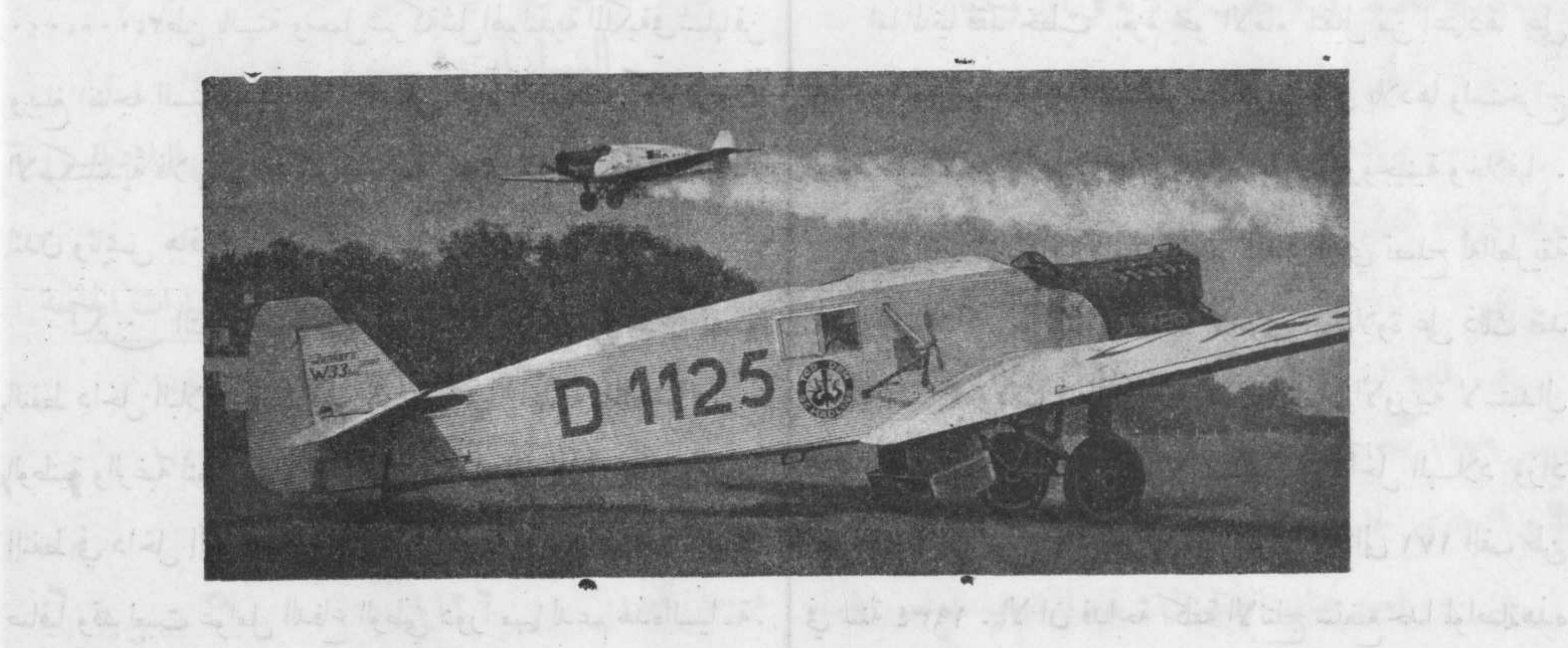
(عن مجلة الايكونومست)

كوين ماري

يظهر ان الاحتفال با نزال الباخرة العظمية « كوين ماري » التي تنشئها شركة (كونارد لاين) الى البحر اصبح قريباً فقد قرانا في الصحف ان اولى سفرات هذه المدينة العائمة قد حدد لها اليوم السابع والعشرين من شهر مايو ١٩٣٦ حيث تغادر سوثمبتن الى نيويورك ويعمل الان في اكمال معدات هذه الباخرة وتأثيثها وتزيينها نحو ٤٠٠٠ عامل يشتغلون بلا انقطاع على ظهرها مدة وجودها في الحوض البحري على ضفة نهر « كلايد » .

مطارات لولبية للطيارات

يفكر احد رجال الاختراع بانشاء مطارات لولبية الشكل تبنى على هيئة ابراج شاهقة يكون سطحها العلوي اعرض من قاعدتها تتدرج في السعة من اسفلها الى اعلاها . وسيطلي سطح المطار بلون ناصع البياض لينير السبيل الى الطائرات فتهبط اليه سالكة اتجاها لولبياً حتى تصل بركابها الى الارض بسلام.
ويستطاع حينئذ اقامة هذا النوع من المطارات وسط المدن وفي الاماكن المكتظة بالسكان دون ازعاج احد من المارين في الطرق والشوارع.



طائرة المانية تستعمل لمكافحة آفات الزراعة

مقتطفات

الطيارات تجعل الشرق والغرب جيرانا

مراكب الهواء كمراكب الماء ستكون هائلة في الضخامة والسرعة

ان ما اقدم عليه الطيارون الاميركيون مؤخرا من قطع المسافات السحيقة فوق الاوقيانوسين وما عقدت شركة الطيران الاميركية من النية على القيام به من انشاء خط هوائي يبلغ في الطول تسعة آلاف ميل بحيث يصل الى شواطىء اسيا يدل بجلاء ووضوح على اننا في بداية عهد جديد في التحليق البعيد المسافة .

ولقد اعتقد كثيرون عند اول ظهور الطيارات ان قطع الاوقيانوس ، او مثل مساحته برا امر غير ممكن ولكن التجارب العديدة والمغامرات التي قيل عنها انها ضرب من الجنون وما بذل في سبيل اتقان الالات من الجهد والمال قد جعل غير الممكن ممكنا كما جعل ما لم يكن يحلم به احد كالراديو واللاسلكي وغيرهامن عجائب هذا الزمان .

حلق الطيارون فوق الاوقيانوس مرارا واصبح الشرق بتجارته التي تبلغ في اوقات الاعتدال ثمانية ملايين دولار او اكثر من جيران اميركا فاجتازت الطيارات المسافة التي بينه وبين سان فرنسيسكو بخمسة ايام بدلا من ثلاثة اسابيع . واليوم يقول ارباب هذا الفن ان المدة هذه ستتناقص الى ثلاثة ايام وان المركب الهوائي الجديد البالغ درجات الاتقان سوف يخترق طبقات الهواء على معدل ميلين ونصف ميل في الدقيقة فاذا شاء الاسراع جعل المعدل ثلاثة اميال في الدقيقة .

ويكون ثقل هذا المركب الجوي كما يقول الخبراء خمسة وعشرين طنا ونصف الطن تسيره اربعة محركات لها قوة ٣٢٠٠ حصان فترفع هذا الثقل ومايضاف اليه من المشحونات الى علو اربعة اميال . يجعلون طول جناحيه ١٣٠ قدما اي اكثر من طوله البالغ ٩٠ قدما وعرضه ١٢ قدما بحيث تكون قاعة الركاب فيه بهذا العرض وبطول ١٦ قدما تقسم الى مجالس لثمانية عشر من الركاب وهناك فسحة للفرش والملابس والاطعمة والموائد والصحون وما يتبعها وغرف لنزع وارتداء الملابس للرجال والنساء واجران للغسيل ولحاجات الركاب الاخرى ولامتعتهم .

ولا حاجة الى القول ان فن بناء الطيارات التي من هذا الطراز لم يترك مقدار قدم يذهب ضياعا . ومثل هذه الطيارة يحمل من ركاب النهار فقط ، ستة وثلاثين شخصا وتكون اسباب راحتهم من كل وجه متوافرة الى حد لم يكن ممكنا في الماضي في السفر الهوائي .

وتكون مخادع الركاب معتدلة الهواء بواسطة الات تجعل البرودة والحرارة فيها كما تتطلبه الشروط الصحية. وجدران الطيارة مبنية على مثال يحول دون تخديش الاذان بالاصوات المختلفة كما هي الحال في الطيارات العادية .

ومايكون مائدة في النهار يصير في الليل اربعة اجران للاغتسال تعلوها مرآتان من الفولاذ المصقول الذي هو اخف كثيرا من الزجاج . وعند ما لا تدعو حاجة الى المرآتين فانهما تنطويان وتختفيان عن العيان . وفي الواقع ان مثل هذا المركب الهوائي المعدود من عجائب مراكب الهواء بالمقابلة مع الطيارات القديمة ، لا يعد في نظر بناة الطيارات شيئا مدهشا او مستغربا ، الا من حيث النتيجة الحاصلة منه وهي انه قد حل مشكلا صعبا هو مشكل التحليق الطويل المسافة،المستمر .

ولن يكتفي مهندسو الطيارات بهذا ولا يقفوا عند هذا الحد من ابتناء الطيارات الكبيرة الحجم خصوصا وانهم لا يجدون

اقل صعوبة في ذلك لا من حيث الالات ولا من جهة التسيير ولا يعوقهم شيء عما هو في النية من هذا القبيل الا عدم اقبال الجمهور على استخدام هذه المراكب والانتفاع بها ووجود المال اللازم لها . والدلائل في هذا الحين كثيرة كما تقول شركة الطيارات الاميركية فهي قد حصلت على توصيات من اناس كثار العدد على امكنة لهم ولما يريدون شحنه في طياراتها الجديدة الكبيرة الحجم قبل اكمالها مما يدل بوضوح على ان الطلب سيرغم الشركة على ابتناء طيارات أعظم حجما واكثر سرعة .

ويقول احد الخبراء ان « طيارة الباسفيكي » البالغة من الثقل ٥١،٠٠٠ رطل والمتاهبة للسفر الطويل المسافة ، يكفيها غالون واحد من الزيت لكل ميل وبعبارة اخرى ان ستة ارطال من الوقود فقط تتكفل بتسيير ٥١،٠٠٠ رطل من الثقل ميلا واحداً . وهذا في رايه من اجل ما بلغه الناس في تاريخ السفر الجوي وهو ليس النهاية بل البداية التي سيتلوها تقدم مدهش في مراكب الهواء عاجلا او آجلا فيكون السفر والشحن في الهواء اقل نفقة من الوسائل الاخرى المعروفة ويكون عليه المعول في مقبل الايام .

(عن الاهرام)

قناة السويس

تعد قناة السويس من اعظم الاقنية في العالم وهي تمتد من البحر المتوسط الى البحر الاحمر . ويبلغ طولها من بورت سعيد الى بورت توفيق عند السويس ٨٧ ميلا ، منها ٢١ ميلا تقريباً بحيرات . اما عمق القناة فمعدله نحو ٣٠ قدماً ، وعرض القناة في اضيق جهاتها لا يقل عن ٢٠٠ قدم . والوقت الذي تستغرقه السفن عادة في اجتيازها ١٥ ساعة .

ويعود تاريخ هذه القناة الى سنة ١٧٩٨ عندما جرد نابليون على مصر حملته المشهورة ، ولكن الامتياز بانشائها اعطي في ٣٠ تشرين الثاني سنة ١٨٥٤ في عهد الخديوي سعيد باشا ، باسم المهندس الفرنساوي فرديناند دي ليسبس ، وهو لمدة ٩٩ سنة تبتدىء من تاريخ افتتاح القناة للسفن .

وقد تالفت شركة للقيام بهذا المشروع العظيم براسمال ٨،٠٠٠،٠٠٠ ليرة انكليزية مقسمة الى ٤٠٠،٠٠٠ سهم بقيمة ٢٠ ليرة للسهم الواحد . على ان الاسهم لم ترج كما كان منتظراً ، وقد قام في وجه المشروع عدا ذلك صعوبات شتى فنية وسياسية ، وكاد يقضى عليه لو لم يتوله سعيد باشا نفسه بحكمته فاشترى ما بقي من اسهمه وقد بلغت ١٧٧،٦٤٢ سهما .

وبعد وفاة سعيد باشا في سنة ١٨٦٣ حصلت بين الشركة وبين خلفه اسماعيل باشا منازعات شديدة تتعلق بتزويد الشركة بالعمال اللازمين وبغير ذلك من الحقوق التي انتزعها الخديوي من الشركة بعد ان كانت تتمتع بها في زمن سلفه . وقد ادت هذه المنازعات الى تغريم الحكومة المصرية بدفع عدة ملايين من الجنيهات للشركة في سنة ١٨٦٤ .

وقد فتحت القناة رسميا في ١٧ تشرين الثاني من سنة ١٨٦٩ وبلغت نفقات انشائها ١٧،٠٠٠،٠٠٠ جنيه .

وحصل في سنة ١٨٧٣ ان باع اسماعيل باشا اسهمه الى الحكومة الانكليزية بمبلغ ٤،٠٠٠،٠٠٠ جنيه . وفي سنة ١٨٧٦ انضم الى هيئة ادارة القناة اعضاء من الانكليز .

والهيئة الادارية للقناة تضم ٣٢ عضواً منهم عشرة من الانكليز وثلاثة يمثلون الحكومة الانكليزية وسبعة عن اصحاب المصالح من ارباب شركات الملاحة .

توفر اسباب الراحة في الطائرات

نشرت (الديلي ميل) فصلا عن تقدم الطيران في انكلترا جاء فيه :

لم يكن لبريطانيا منذ ست عشرة سنة الا الخط الجوي الذي يصل لندن بباريس فاصبحت اليوم تملك ٢٠،٠٠٠ ميل تقطعها الطائرات بانتظام حاملة البريد والمسافرين من انكلترا الى مصر وافريقا ،والهند واستراليا وغيرها من البلدان .

واذا علمنا ان مجموع الخطوط الجوية المنظمة في العالم لا يزيد عن ٢٠٠،٠٠٠ ميل ظهر لنا التقدم الذي احرزته بريطانيا في هذا النوع من وسائل المواصلات ولقد كانت الطائرات الانكليزية في عام ١٩١٩ لا تقل الواحدة منها اكثر من ثلاثة اشخاص بما فيهم ربانها ولا تقطع في الساعة سوى ٨٠ ميلا ، ولا تزيد قوة محركها عن ٣٦٠ حصانا فاصبحت كل طائرة حديثة تحتوي على صالون أفخم من صالونات الدرجة الاولى في القطارات الحديدية وعربات (بولمان) وتحمل ٤٣ راكباً بينهم اربعة من الطيارين وتسير بقوة ٢٠٠٠ حصان فما فوق ! هذا فضلا عما فيها من المطاعم وغرف النوم وغير ذلك من اسباب الراحة .

ويقوم من لندن يومياً اكثر من ٢٠٠ طائرة تحمل المئات من المسافرين وقد تبلغ السرعة ١٧٠ ميلا في الساعة بحيث يستطيع المسافر ان يتناول طعام الصباح في لندن، والغذاء في بودابست او برندزي والعشاء في مصر او نحوها .

وفي وسع المسافر من لندن ان يمر بنحو ٧٥ مدينة في اليوم الواحد بالطيارة وان يطوف اوربا كلها اذا قطعت الطائرة ٦٠،٠٠٠ ميل !

انتشار التلفون في السويد

تدل الاحصاآت الرسمية على ان عدد المشتركين بالتلفون في السويد قد زاد زيادة لا مثيل لها حتى اصبح لكل ١٠٠٠ نفس من سكانها ١٠٣ اجهزة تلفونية اي اكثر من جهاز واحد لكل عشرة انفس . وقد بلغت هذه الزيادة في سنة ١٩٣٥ نحو ٢٨،٠٠٠ جهاز وهذا اكبر رقم قياسي عرفته السويد منذ سنة ١٩٣٠ اذ كانت الزيادة ٢٧،١٤٢ جهازاً .

وهاك اكثر الدول استعمالا للتلفون حسب مراتبها : الولايات المتحدة الاميركية ، فكندا ، فالدنمرك ، فنيوزيلندة ، فالسويد ، فسويسرة ، فالنروج .

تسجيل شركات

اسعد وهندية : وهي مؤلفة من السيدين ابراهيم عمر هندية (القدس) وصديق انطونيوس اسعد (يافا) لتجارة الملبوسات ولوازم الزينة على اختلاف اصنافها . وقد خول السيد صديق اسعد بالتوقيع عن الشركة :

الشركات الانكليزية الفلسطينية للاسفلت والعقد والتبليط : لاصحابها السادة ولفريد مروم ، وانطون دى سيمنى وعما نوئيل مروم (القدس) وهي تعنى بفرش الاسطحة بالأسفلت وانشاء الطرق ومقاولات اشغال عمومية . ويقوم بالتوقيع عن الشركة السيد ولفريد مروم .

شركة نقولا ومنطورة حبش : وهي مؤلفة من السيدين منطورة ونقولا حبش (القدس) للاتجار بالبقالة والعمولة ويوقع عن الشركة السيد منطورة حبش .

سورية ولبنان

ايراد السكك الحديدية

جاء في تقرير مصلحة سكة حديد الشام — حماة وفروعها ان صافي ايراداتها عن سنة ١٩٣٥ الماضية ، قد بلغ ٢٢،٢٥٦،٦٩٥ فرنكا.

وقد نقل على خطوط السكة المذكورة خلال ذلك العام ٥٣٩٤٣٥ راكباً ومن البضائع ما زنته ٥٠١،٨٠٧ اطنان .

حركة البواخر

دخل مرفأ بيروت خلال شهر شباط الماضي ٧٢ باخرة و ١١ مركباً شراعياً تحمل ١٤٣،٤٤٣ طناً يقابلها في الشهر نفسه من العام السابق ٨١ باخرة و ١٤ مركباً شراعياً تحمل من البضائع ١٩٢،٨٨٣ طناً .

ودخل ميناء طرابلس ٥٠ باخرة و ٩ مراكب شراعية تحمل ١٢٢،٧٣٣ طنا من البضائع يقابلها ٥٤ باخرة و ٢٠ مركباً محمولها ٨٦،٠٤٢ طناً ،

ودخل ميناء الاسكندرونة ٢٧ باخرة وستة مراكب شراعية تحمل ٣٩،٢٠٨ اطنان من البضائع مقابل ٢٣ باخرة محمولها ٤،٠١٩ طناً في التاريخ نفسه .

طريق دمشق — بغداد

اتمت الحكومة السورية تمهيد وتعبيد ٣٨ كيلوا متراً من طريق دمشق — بغداد من ٥٥ كيلو متراً تقع في حدودها وينتظر ان تنهي الحكومة باقي الطريق في اواخر الربيع القادم .

والمفهوم ان حكومة العراق قد شرعت بتمهيد القسم الآخر من هذه الطريق وهو الواقع في حدودها ابتدآء من غربي الرمادي .

تركيا

الطيارات التركية

تقوم شركة (آر فرانس) منذ مدة بمفاوضة الحكومة التركية لتسيير طياراتها التجارية بين تركيا وفرنسا وغيرها من دول اوربا .

وقد اعلن في الاسبوع الماضي ابرام هذا الاتفاق نهائياً . ومن اسس هذا الاتفاق الذي ابرم في انقرة ووافقت عليه الحكومتان التركية والفرنسوية ان يرخص لشركة الطيران التجارية التركية بنقل الركاب والبريد بين تركيا وحلب ودمشق ذهابا وايابا اي ان نقل الركاب القادمين من تركيا الى حلب ودمشق من خصائص الشركة التركية وحدها .

الحجاز

انشاء طرق في الحجاز

جاء من لندن ان الكولونيل اترتون سافر الى الحجاز لزيارة المستر فلبي بقصد البحث في تحسين الطرق الصالحة لسير السيارات والخطوط الجوية وغيرها من التحسينات التي يرغب جلالة الملك ابن السعود في ادخالها الى مملكته ويحمل الكولونيل معه جهازا لاسلكيا كاملا هدية منه الى جلالة الملك .

وقد نشرت التايمس مقالا حول سفر الكولونيل قالت فيه ان المميزات الطبيعية في البلاد السعودية تدل على ملاءمتها لانشاء شبكة صالحة من الطرق المعبدة والمواصلات الجوية فان فيها مدنا كثيرة وعدداً كبيراً من القرى والواحات والاراضي الزراعية في حاجة الى اتصال بعضها ببعض بطرق عصرية وخطوط نقل جوية وجلالة ملك تلك البلاد شديد الرغبة في انجاز هذه المشروعات حبا براحة الحجاج في الدرجة الاولى .

مشروع مصفى النفط في العراق

يؤمل وصول خبير اميركي في شؤون النفط والمصافي النفطية استقدمته حكومة العراق لدراسة مشروع مصفى النفط الذي تنوي القيام به اذا كان رابحاً لتستفيد من الامتيازات في هذا الشأن حسب الاتفاقيات النفطية مع الشركات الاجنبية وقد وضعت الحكومة لهذا المشروع ومشاريع الري الكبرى منهاجاً خاصاً لمدة خمس سنوات على ان تكون مخصصاتها من واردات شركة النفط العراقية .

الى حضرات المشتركين

ترجو الادارة ممن يغير عنوانه ان يعلمها بذلك حفظا لانتظام ورود الاعداد اليه في اوقاتها .

ARAB ECONOMIC JOURNAL

Chief Editors : F. S. SABA, B. Com., F.C.R.A., F.R.E.S. (Responsible Editor)
ADEL JABRE Economist
Manager : T. FARAH

TREATS THE COMMERCIAL, INDUSTRIAL & AGRICULTURAL AFFAIRS OF THE COUNTRIES IN THE NEAR EAST.

PUBLISHED WEEKLY by the ARAB PUBLICATIONS Co. Ltd.
P.O.B. 268
JERUSALEM - PALESTINE

SUBSCRIPTION RATES
Palestine & Transjordan £P. 1
In Other Countries £1/4 shls.

Vol. 2 Nos. 11 & 12 — Registered as a Newspaper — March 21st. 1936

SPECIAL NUMBER ON TRANSPORT & COMMUNICATIONS

Page

1. Means of Communications and Modern Methods for their Improvement.
5. Policy of Road Development in Palestine: By the Manager of a Leading Oil Company.
7. Artificial Rubber.
9. Palestine Road Communications
11. Proposd Road From Newyork to San Francisco.
11. Viaduct Scheme over the English Channel.
12. Misr Air Works.
14. Pneumatic Tyres: By Mr. E. Lind, of Messrs Lind & Halaby.
16. Civil Aviation.
18. English Motor Vehicles.
20. Egyptian Railways.
21. Transport & Communications in Iraq: Extract from a Report by the British Commercial Secretary in Baghdad.
22. Importance of Oil in Motor Vehicles.
23. Prospective Canal Scheme Between Gaza & Akaba.
23. The Car Industry in the United States.
24. Third Class Passenger Fares in Railways.
25. Development of Railways in Palestine.
26. Transport Communications in Germany.
26. Motor Vehicles in Syria & Lebanon.
27. Oil Refineries Stations in the World.
28. Queen Mary—Spiral Aerodromes.
29. Aeroplanes Between East & West.
30. Suez Canal—British Companies Seeking Agents in Palestine.
31. Complete Accommodations in Aeroplanes—Increase of Telephones in Sweden-Registration of Companies.
31. Syrian Revenue from Railways—Shipping Movement—Damascus Baghdad Route.
32. Aeroplanes in Turkey—Construction of Roads in Hijaz—Oil Refineries in Iraq.